



HOUSE OF COMMONS
CANADA

ENDING ALCOHOL-IMPAIRED DRIVING: A COMMON APPROACH

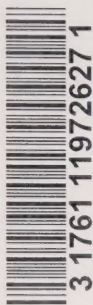
Report of the Standing Committee on Justice and Human Rights

**Ed Fast, MP
Chair**

JUNE 2009

40th PARLIAMENT, 2nd SESSION

CAI
XC 33
-2009
ESI





The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs, in whole or in part, must be obtained from their authors.

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire: <http://www.parl.gc.ca>

Available from Communication Canada — Publishing, Ottawa, Canada K1A 0S9

ENDING ALCOHOL-IMPAIRED DRIVING: A COMMON APPROACH


Report of the Standing Committee on Justice and Human Rights

**Ed Fast, MP
Chair**



JUNE 2009

40th PARLIAMENT, 2nd SESSION



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto



<https://archive.org/details/31761119726271>

STANDING COMMITTEE ON JUSTICE AND HUMAN RIGHTS

40th PARLIAMENT, 2nd SESSION

CHAIR

Ed Fast

VICE-CHAIRS

Réal Ménard

Brian Murphy

MEMBERS

Joe Comartin

Hon. Dominic LeBlanc

Rob Moore

Daniel Petit

Brian Storseth

Hon. Ujjal Dosanjh

Marc Lemay

Rick Norlock

Brent Rathgeber

CLERK OF THE COMMITTEE

Miriam Burke

LIBRARY OF PARLIAMENT

Parliamentary Information and Research Service

Robin MacKay

Dominique Valiquet

STANDING COMMITTEE ON JUSTICE AND HUMAN RIGHTS

39th PARLIAMENT, 2nd SESSION

CHAIR

Art Hanger

VICE-CHAIRS

Réal Ménard

Brian Murphy

MEMBERS

Hon. Larry Bagnell

Joe Comartin

Carole Freeman

Derek Lee

Daniel Petit

Blaine Calkins

Rick Dykstra

Hon. Dominic LeBlanc

Rob Moore

CLERK OF THE COMMITTEE

Miriam Burke

LIBRARY OF PARLIAMENT

Parliamentary Information and Research Service

Robin MacKay

Dominique Valiquet

THE STANDING COMMITTEE ON JUSTICE AND HUMAN RIGHTS

has the honour to present its

TENTH REPORT

Pursuant to its mandate under Standing Order 108(2), the Committee has undertaken a comprehensive review of matters related to impaired driving and has agreed to report to the House as follows:

TABLE OF CONTENTS

ENDING ALCOHOL-IMPAIRED DRIVING: A COMMON APPROACH.....	1
INTRODUCTION	1
PREVALENCE OF IMPAIRED DRIVING.....	5
WHAT THE COMMITTEE HAS DONE	7
BLOOD ALCOHOL CONCENTRATION LEVELS.....	8
RANDOM BREATH TESTING	13
ADVANCES IN TECHNOLOGY.....	16
Alcohol Ignition Interlock Devices	16
PROVINCIAL/TERRITORIAL MEASURES.....	18
OTHER RELATED RECOMMENDATIONS.....	24
APPENDIX A: LIST OF WITNESSES	27
APPENDIX B: LIST OF BRIEFS	31
REQUEST FOR GOVERNMENT RESPONSE	33
NEW DEMOCRATIC PARTY SUPPLEMENTARY OPINION	35

ENDING ALCOHOL-IMPAIRED DRIVING: A COMMON APPROACH

INTRODUCTION

In exercising its jurisdiction over criminal law, Parliament has enacted measures in the *Criminal Code* to prohibit and punish impaired driving. The *Criminal Code* also sets out the procedures to be followed to obtain the evidence necessary for prosecution of these offences. In addition to the measures taken by the federal government, the provinces and territories use their authority to regulate driver licensing and highways to impose provincial licence suspensions. Some provinces impound the vehicles of repeat impaired drivers and they impound cars being driven by persons who are prohibited from driving pursuant to the *Criminal Code* or have had their licence suspended by the province. The provinces are also responsible for prosecuting and implementing many provisions of the *Criminal Code*, as part of their jurisdiction over the administration of justice.

The *Criminal Code* prohibits driving while one's ability to operate a vehicle is impaired by alcohol or drugs. It is also an offence to drive with a Blood Alcohol Concentration (BAC) in excess of 80 mg of alcohol in 100 ml of blood. There are mandatory minimum penalties upon conviction for these offences with escalating penalties for repeat offenders. Furthermore, impaired driving causing bodily harm or death carries a significantly greater penalty. The *Criminal Code* enables police to demand a breath or blood sample where they have reasonable grounds to believe that a driver is impaired. Failure or refusal to provide a sample is an offence carrying the same penalty as driving with a BAC over the legal limit.

The provinces and territories have instituted administrative penalties or controls that allow immediate action to be taken against suspected impaired drivers. One example of such measures is an automatic licence suspension that takes effect following failure or refusal of a breath test. This suspension is not dependent on there being a *Criminal Code* conviction. All jurisdictions except Québec have also implemented temporary preventive suspensions for drivers with a BAC that is considered elevated but still below the criminal limit set out in the *Criminal Code*. All provinces have adopted zero BAC limits for young or novice drivers as part of graduated driver licensing schemes.

Thus, Canada has in place a three tier system of sanctions, depending upon the level of BAC:

- 0.00 BAC level for young and novice drivers;
- 0.05 BAC, where administrative sanctions apply, such as licence suspensions (0.04 BAC in Saskatchewan); and
- 0.08 BAC, above which level *Criminal Code* sanctions apply.

Another enforcement tool is the seizure and impoundment of vehicles operated by a prohibited or unlicensed driver. In general, therefore, provincial and territorial legislation seems to aim toward a more swift and certain administrative action as a means of reinforcing the criminal penalties available under the *Criminal Code*, which take time to proceed with and which may or may not be implemented even where charges are laid.

On July 2, 2008, new provisions of the *Criminal Code* concerning impaired driving came into force. As a result, there are now nine distinct offences related to impaired driving in the *Criminal Code*. These offences are:

Method of Proceeding	Indictable Offence		Summary Conviction	
Offence	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
Operating a motor vehicle while the ability to do so is impaired by alcohol or a drug ¹	\$1,000 fine (1 st offence) 30 days' imprisonment (2 nd offence) 120 days' imprisonment (subsequent offence)	5 years' imprisonment	\$1,000 fine (1 st offence) 30 days' imprisonment (2 nd offence) 120 days' imprisonment (subsequent offence)	18 months' imprisonment
Operating a motor vehicle having consumed alcohol in such a quantity that the concentration of alcohol in the blood exceeds 80 milligrams per 100 millilitres of blood ²	\$1,000 fine (1 st offence) 30 days' imprisonment (2 nd offence) 120 days' imprisonment (subsequent offence)	5 years' imprisonment	\$1,000 fine (1 st offence) 30 days' imprisonment (2 nd offence) 120 days' imprisonment (subsequent offence)	18 months' imprisonment

1 ss. 253(1)(a)

2 ss. 253(1)(b)

Method of Proceeding	Indictable Offence		Summary Conviction	
Offence	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
Failing to comply with a demand for a sample ³	\$1,000 fine (1 st offence) 30 days' imprisonment (2 nd offence) 120 days' imprisonment (subsequent offence)	5 years' imprisonment	\$1,000 fine (1 st offence) 30 days' imprisonment (2 nd offence) 120 days' imprisonment (subsequent offence)	18 months' imprisonment
Driving while impaired by alcohol or a drug causing bodily harm ⁴	\$1,000 fine (1 st offence) 30 days' imprisonment (2 nd offence) 120 days' imprisonment (subsequent offence)	10 years' imprisonment		
Operating a motor vehicle having consumed alcohol in such a quantity that the concentration of alcohol in the blood exceeds 80 milligrams per 100 millilitres of blood causing bodily harm ⁵	\$1,000 fine (1 st offence) 30 days' imprisonment (2 nd offence) 120 days' imprisonment (subsequent offence)	10 years' imprisonment		

3 s. 254(5)

4 s. 255(2)

5 s. 255(2.1)

Method of Proceeding	Indictable Offence		Summary Conviction	
Offence	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
Failing to comply with a demand for a sample causing bodily harm ⁶	\$1,000 fine (1 st offence) 30 days' imprisonment (2 nd offence) 120 days' imprisonment (subsequent offence)	10 years' imprisonment		
Operating a motor vehicle while the ability to do so is impaired by alcohol or a drug causing death ⁷	\$1,000 fine (1 st offence) 30 days' imprisonment (2 nd offence) 120 days' imprisonment (subsequent offence)	Life imprisonment		
Operating a motor vehicle having consumed alcohol in such a quantity that the concentration of alcohol in the blood exceeds 80 milligrams per 100 millilitres of blood causing death ⁸	\$1,000 fine (1 st offence) 30 days' imprisonment (2 nd offence) 120 days' imprisonment (subsequent offence)	Life imprisonment		

6 s. 255(2.2)

7 s. 255(3)

8 s. 255(3.1)

Method of Proceeding	Indictable Offence		Summary Conviction	
Offence	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
Failing to comply with a demand for a sample causing death ⁹	\$1,000 fine (1 st offence) 30 days' imprisonment (2 nd offence) 120 days' imprisonment (subsequent offence)	Life imprisonment		

PREVALENCE OF IMPAIRED DRIVING

Witnesses who appeared before the Committee made it clear that impaired driving remains the number one criminal cause of death in Canada. The Canadian Police Association indicated that, despite our collective best efforts and intentions, it is apparent that the problem of impaired driving is worsening in Canada and we are losing ground in our efforts to eliminate the problem. Mothers Against Drunk Driving stated that, since 1999, the progress in Canada on impaired driving has stalled.

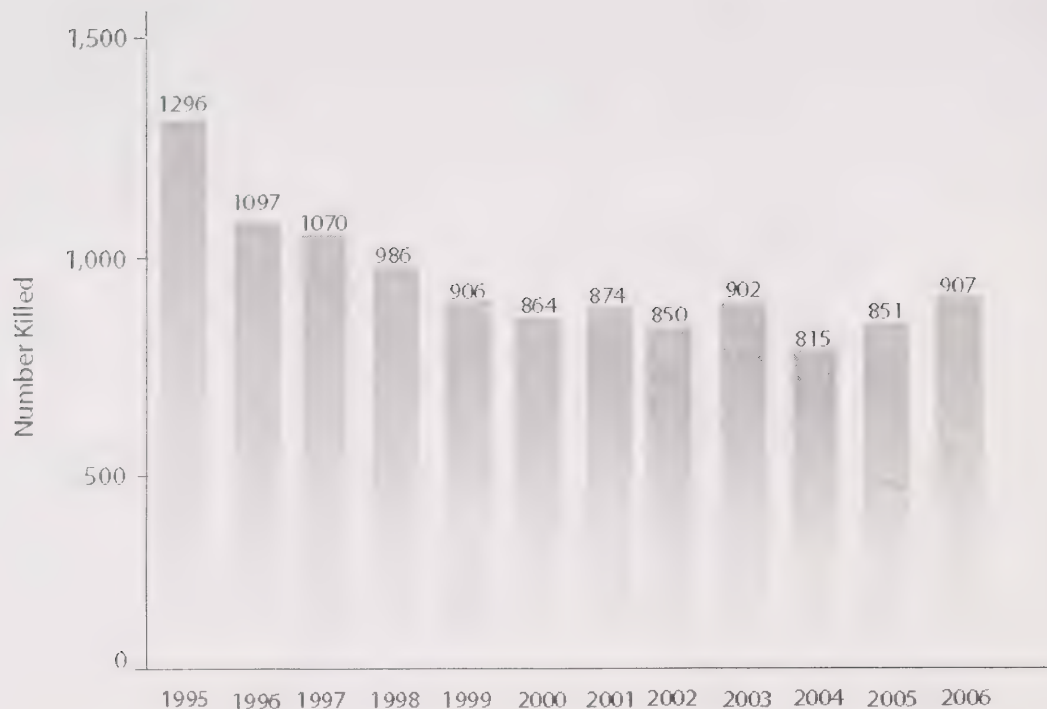
The scale of the problem of impaired driving is reflected in a survey of Canadians which indicated that almost one quarter (22.3%) of them — an estimated 7.5 million — know of a family member or close friend who has been the victim of a drinking and driving collision that they did not cause.¹⁰ An estimated 5.4 million Canadians (16.5%) stated that they know of a family member or friend who was drinking and driving and caused a collision where they were at fault. The impact on the lives of Canadians includes serious physical and psychological injuries and the attendant health care costs, as well as the loss of family members and friends.

In 2006, the most recent year for which data is available, 907 Canadians were killed in a traffic crash involving a drinking driver.¹¹ This represents a decrease from the 1,296 Canadians killed in 1995 but the number has been increasing since 2005. The data indicate that the decrease in the number of fatalities largely took place in the 1990s but the 2005 and 2006 data suggest that any progress that may have been made has since halted.

9 s. 255(3.2)

10 Traffic Injury Research Foundation, *The Road Safety Monitor 2008: Drinking and Driving National*, http://tirf.ca/publications/PDF_publications/rsm2008_dd-nat_web.pdf

11 Ibid.



Source: Traffic Injury Research Foundation, *The Road Safety Monitor 2008: Drinking and Driving National*, http://tirf.ca/publications/PDF_publications/rsm2008_dd-nat_web.pdf

Another suggestion that progress in the fight against drinking and driving has halted is the result of a survey of Canadians on the issue. 18.1% of Canadians admitted to driving after consuming any amount of alcohol in the past 30 days in a survey conducted in 2008. This represents an increase from 15.8% in 2003.¹²

When calculating the financial costs of impaired driving, there are three types of questions that can be asked:

- How much will this cost me in real dollars spent? (Real Dollar Estimate)
- How much will this cost me in terms of lost goods, opportunity or productivity? (Deferred Future Earnings)
- How much would I pay for this not to have happened? (Willingness to Pay)

12 Ibid.

The average cost of impaired driving crashes in Canada from 1999 to 2006 has been calculated using the Real Dollar Estimate as approximately \$1.9 billion per year. This figure is based on money spent, without considering any social costs. The average cost using the Willingness to Pay model is approximately \$11.2 billion per year. This model includes money spent and a broad range of social-related costs.¹³

WHAT THE COMMITTEE HAS DONE

The House of Commons Standing Committee on Justice and Human Rights adopted the following motion on February 9, 2009:

That the Standing Committee on Justice and Human Rights do a full review of the issue of impaired driving including consideration of:

- the advisability of lowering the criminal Blood Alcohol Concentration limits;
- innovative approaches in use in other countries, such as Randomised Breath Testing;
- the implications of advances in technology to enforce the laws; and
- the *Criminal Code* sanctions for impaired driving and how they interrelate with provincial licensing measures.

This motion was a reiteration of a motion first adopted on November 27, 2007 during the 39th Parliament. The dissolution of that Parliament prevented a report from being presented until now.

As part of its study, the Committee heard from witnesses on the following dates: February 7, 2008, February 12, 2008, February 28, 2008, February 23, 2009, February 25, 2009, and March 2, 2009. The witnesses who gave evidence were the following:

- Canadian Police Association
- Louise Nadeau, Full Professor; Research Group on the Social Aspects of Health and Prevention (GRASP)
- Traffic Injury Research Foundation

13 MADD Canada, *Estimating the Presence of Alcohol and Drug Impairment in Traffic Crashes and their Costs to Canadians: 1999 to 2006*, February, 2009, http://www.madd.ca/english/research/estimating_presence.pdf

- Mothers Against Drunk Driving (MADD)
- Canada Safety Council (CSC)
- Centre for Addiction and Mental Health
- Canadian Automobile Association (CAA)
- Thomas Brown, Researcher, Addiction Research Program, Douglas Institute, McGill University
- Canadian Centre on Substance Abuse
- Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA)
- Canadian Society of Forensic Science
- Frank Hoskins, Crown Attorney
- Department of Justice, Criminal Law Policy Section
- Canadian Council of Criminal Defence Lawyers
- Association of Canadian Distillers
- Insurance Bureau of Canada
- Criminal Lawyers' Association
- Alcohol Countermeasure Systems Corp.
- Centre of Forensic Sciences, Toxicology Section

BLOOD ALCOHOL CONCENTRATION LEVELS

In 1969, an amendment to the *Criminal Code* made it a criminal offence to drive with a Blood Alcohol Content (BAC) of over 80 milligrams of alcohol per 100 millilitres of blood (0.08). That amendment also authorised the police to demand breath samples from suspected impaired drivers and made it an offence for suspects to refuse. In addition, all Canadian provinces (with the exception of Québec) maintain and enforce roadside

administrative sanctions that immediately take drivers who have been drinking off the road where their BAC is above a certain level (usually 0.05) but below the *Criminal Code* level of 0.08.

The suggestion has been made that the criminal BAC be lowered from 0.08 to 0.05.¹⁴ There was testimony before the Committee to the effect that above the 0.05 level safe driving skills are impaired and collision risks are increased.¹⁵ A lower criminal BAC level may not only reduce alcohol-related crashes and deaths, it may also positively change public attitudes about drinking and driving and make drivers more conscious of their drinking. Before we consider amending the law to reduce the criminal BAC from 0.08 to 0.05, however, we need to be certain that we are using the provincial and territorial administrative frameworks (which generally have a 0.05 BAC level) effectively and efficiently.

While the Committee is eager to see fewer deaths and injuries on the road as a result of impaired driving, it is concerned about the lack of consensus among experts in the field as to whether or not a lower *Criminal Code* BAC limit would achieve greater safety. It is also cognizant of the finite resources available to enforce the laws on impaired driving. In addition, as noted below, there are possible negative effects of lowering the BAC limit in the *Criminal Code*.

The Committee does recognise that impairment of driving ability can occur at BACs below 0.08. A study of alcohol use among fatally injured drivers, however, indicates that the bulk of the impaired driving problem lies with those drivers having a BAC over the current *Criminal Code* BAC limit of 0.08. Among the tested drivers in Canada, 62.9% showed no evidence of alcohol — 37.1% had been drinking, 4.3% had BACs below 0.05, 2.6% had BACs from 0.05 to 0.08, 9.4% had BACs from 0.081 to 0.160 and 20.8% had BACs over 0.160. In other words, 81.5% of fatally injured drinking drivers had BACs over the current limit of 0.08.¹⁶ High-BAC drivers (i.e. those with BACs over 160 mg/100 ml of blood) represent a disproportionate number of fatally injured drinking drivers.

High-BAC drivers represent about one percent of the cars on the road at night and on weekends yet they account for nearly half of all drivers killed at those times.¹⁷ Limited resources would seem to be best deployed to target the 81.5% of the fatally injured drinking drivers that are already above the 0.08 threshold. The worst offenders are already

14 Letter from the Canadian Medical Association, March 4, 2009

15 Centre for Addiction and Mental Health, *Reducing Alcohol-related Deaths on Canada's Roads*, Presentation to the Standing Committee on Justice and Human Rights, February 12, 2008

16 Traffic Injury Research Foundation, *Alcohol-Crash Problem in Canada: 2006*, January 2009

17 Canada Safety Council Presentation to the Standing Committee on Justice and Human Rights: Comprehensive Review of Matters Related to Impaired Driving, February 12, 2008

driving with BACs two or three times the current limit and it would be naive to think they would comply with a lower limit. Drivers with the highest BACs constitute the most significant danger on the roads and they are still the priority.¹⁸

Beyond the scientific evidence, a lowering of the *Criminal Code* BAC level would be difficult to implement at a practical level for a number of reasons. One negative effect of lowering the BAC limit in the *Criminal Code* would be to significantly increase the number of criminal prosecutions in Canada, putting additional stress on an already-burdened police and legal system. The justice system is already struggling to deal effectively with the current volume of criminal impaired driving cases.

Caseloads for Crown attorneys are already substantial and impaired driving cases require a great deal of time to prepare and try due to the complexity of the issues. More than 40% of accused persons plead not guilty and proceed to trial. Plea agreements are less common than in other areas of criminal law for a number of reasons. One is that the conviction rate at trial is rather low (approximately 52% nationwide compared to overall conviction rates two decades ago in excess of 90%).¹⁹ A second reason is that the consequences of a conviction are severe, ranging from having a criminal record to mandatory, lengthy driving prohibitions. A third reason is that automobile insurance, which is usually mandatory, may become more expensive if there is a criminal conviction on one's record. The high number of prosecutions that proceed to trial means that the specific deterrent effect of impaired driving laws is eroded as accused persons are able to continue to drive for substantial periods following arrest and prior to conviction. In other words, there may be no swift and certain punishment when criminal charges are laid.

It is estimated that by lowering the legal BAC an additional 75,000-100,000 impaired driving cases would be added to the current caseload of more than 50,000 criminal cases annually.²⁰ The number of criminal impaired driving cases, therefore, could increase by 100%, requiring immense resources to manage. This would essentially overwhelm the justice system and seriously impair the ability of the Crown and the courts to deal effectively with these cases. This would erode the specific and general deterrent effects of impaired driving laws by further reducing the swiftness with which high-BAC cases are processed as well as the certainty of sanctions being applied. It also raises a question regarding what would happen to all of the provincial programs that are now in place.

A further problem with lowering the *Criminal Code* BAC is that, along with fewer resources being applied to each case, it would take longer to resolve these cases. Aside from reducing the speed of the criminal justice system, there would be no guarantees that the end result would be satisfactory. As a function of coping with the influx of new cases,

18 Louise Nadeau, Brief to the Standing Committee on Justice and Human Rights, February 7, 2008

19 Traffic Injury Research Foundation, *Recommendations for Improving Federal Impaired Driving Laws*, Submission to the House of Commons Standing Committee on Justice and Human Rights, March 2009

20 Ibid.

Crown attorneys may be forced to accept plea agreements that are not appropriate, to plead cases that should proceed to trial, and to lose cases that do go to trial due to a lack of preparation time and other resources. This helps to explain why less than half (40%) of Crown prosecutors support lowering the legal BAC limit.²¹

Based on the evidence presented to it, it appears to the Committee that the potentially negative consequences associated with “net widening” and bringing more impaired drivers into criminal court would likely outweigh any potential traffic safety benefit that may result from a lower *Criminal Code* BAC limit. A risk in reducing the criminal limit to a point where it cannot be enforced in a practical way is that this would damage the specific and general deterrent effects of impaired driving laws and reduce the public’s respect for them. It should also be kept in mind that all provinces except Québec already apply sanctions when a BAC is found to be between 0.05 and 0.08. These provincial measures can be applied such that drivers who have been drinking are removed from the road immediately. This is in contrast to the 2 to 3 hours required to process a criminal impaired driving arrest, along with the many months before any criminal sanction is imposed.

The potential lowering of the BAC level in the *Criminal Code* was examined by this Committee in its 1999 report entitled *Toward Eliminating Impaired Driving*.²² At that time, the Committee rejected proposals to lower the *Criminal Code* BAC limit to 0.05. The Committee concluded that a legal BAC of 50 mg/100 ml of blood could result in a loss of public support, since scientific evidence suggested that not everyone would be impaired at that level. In addition, the Committee found that a legal level of 0.05 would be difficult for police to enforce, given the lack of overt signs of intoxication at BAC levels below 80 mg/100 ml of blood. The Committee was also cognizant of the fact that the provinces would bear the additional enforcement burdens, as well as the practical consequences, that would flow from such a policy shift. This Committee shares these concerns with lowering the *Criminal Code* BAC level. It believes that what is needed is to increase the perception of apprehension, and to improve the system’s efficiency and effectiveness in dealing with impaired offenders.

Short-term suspensions are not necessarily a severe sanction, but they are applied swiftly and with certainty at the time of the offence — factors deemed essential to effective deterrence. They also eliminate the potential danger of having a drinking driver on the road. Criminal sanctions may be more severe but they are often so far removed from the behaviour as to weaken their impact.

21 Ibid.

22 House of Commons Standing Committee on Justice and Human Rights, *Toward Eliminating Impaired Driving*, Ottawa, May 1999

A more aggressive, co-ordinated effort amongst the provinces to strengthen roadside suspension programs would appear to be a cost-effective way of deterring motorists who may consider driving with some level of impairment, allowing the courts to focus time and effort on those cases where much higher levels of impairment were found.

Section 255.1 of the *Criminal Code* states that if an impaired driving offence is committed by someone whose BAC exceeded 0.16 at the time the offence was committed, this will be an aggravating factor on sentencing. This reflects the fact that driving with a high level of impairment (over 0.16 BAC or double the current legal limit) is generally indicative of serious problems. Even if a driver with this level of impairment is being detected for the first time, it is likely that this is a hard-core impaired driver. This is due to the fact that it is rarely the first time they have driven while impaired by alcohol — it is simply the first time they have been arrested for it.²³

The Committee thinks that we can go further in targeting drivers with high BACs by introducing specific penalties for such drivers. The goal of such tiered penalties would be to prevent these drivers from re-offending, since high risk offenders cause a greater number of collisions with higher fatality rates and are more likely to be repeat offenders.²⁴

The Committee also heard testimony about the possibility of introducing a third offence in the *Criminal Code*, namely that of a breath (not blood) alcohol concentration that exceeds 80 milligrams of alcohol in 210 litres of breath. The breath alcohol concentration in the recommendation is the exact equivalent of 80 milligrams of alcohol in 100 millilitres of blood. This is what breath-testing instruments actually calculate and this is then transcribed into a blood alcohol concentration. While this would eliminate many of the defences around variability in what is called the blood-breath ratio, which is that an individual's blood alcohol concentration was greater than 80 mg/100 ml of blood but due to physiological properties they might actually have been below the legal limit, the Committee is not in favour of creating a new offence for two reasons. One is that the *Criminal Code* provisions concerning impaired driving are already complex and do not need the added weight of a new offence. Secondly, the new generation of breath-testing equipment, such as the Intoxilyzer, will hopefully eliminate technical disputes as to whether the breath sample taken provides an accurate measure of the amount of alcohol in the blood.

Recommendation 1:

The Committee recommends that the Blood Alcohol Concentration level in the *Criminal Code* of eighty milligrams of alcohol in one hundred millilitres of blood be maintained.

23 Table québécoise de la sécurité routière, Improving Road Safety : Initial Report of Recommendations, June 2007

24 Canadian Automobile Association, Statement of Policy 2007-2008, Recommendation 6.3.6

Recommendation 2:

The Committee recommends that the provinces and territories be encouraged to enhance their efforts in intervening at BACs lower than the *Criminal Code* level.

Recommendation 3:

The Committee recommends that tougher sanctions be introduced for repeat impaired drivers.

Recommendation 4:

The Committee recommends that tougher sanctions be introduced for those drivers with a Blood Alcohol Concentration in excess of 160 milligrams of alcohol in 100 millilitres of blood.

RANDOM BREATH TESTING

In Canada, under provincial and territorial legislation, police are allowed to stop a vehicle to check the vehicle's condition, the driver's licence, and condition of the driver, including his or her sobriety. However, police may not request a breath sample using an approved screening device unless the officer reasonably suspects that the driver has alcohol in his or her body. This, however, is not always practical and there are no reliable means of detecting alcohol consumption by observation alone. The detection of alcohol can be a difficult task, especially in a brief interaction at the side of the road. If an impaired driver escapes detection at a checkpoint, it can serve to reinforce drinking and driving behaviour and increase the likelihood of its recurrence.

Random breath testing (RBT) would allow police officers to request a breath sample at any time in the absence of reasonable suspicion or reasonable and probable grounds. This would serve to recognise that driving on Canadian roads is a privilege and not a right. RBT would, therefore, introduce a significant deterrence for people who might otherwise choose to take the chance and drive while impaired.

A number of arguments in support of RBT were made by witnesses who testified before the Committee. One argument was that, although the threshold for suspicion is not high, there is research indicating that many impaired drivers are able to avoid a demand for a breath test when stopped by the police because the officer does not detect the smell of alcohol or symptoms of impairment. Those drivers who do not show signs of impairment and thereby avoid a demand for a breath test would be more likely to be detected by RBT. In other words, the current methods of enforcing the law lead police officers to apprehend only a small percentage of impaired drivers, even at roadside traffic stops designed to detect impaired driving. This also does not speak well for the deterrence effect of Canada's impaired driving laws.

Secondly, it should be kept in mind that only a small fraction of drinking drivers (estimated at between 1/500 and 1/2000) is apprehended.²⁵ The goal of RBT is to increase the probability of an impaired driver coming into contact with the police and, therefore, increase the risk of being caught. Because everyone is required to provide a breath sample under RBT, the perceived risk of detection is much higher than the present situation where the police have to form a suspicion of alcohol in the body. With a higher percentage of impaired drivers being detected, more individuals may be deterred from driving while impaired as the effectiveness of deterrence depends on the perception of the risk of being stopped. With fewer people driving while impaired, fewer people would be injured or killed in impaired driving accidents.

Another argument in favour of RBT is the experience of other countries. RBT came into force in Ireland in July 2006 and was credited by the Road Safety Authority with reducing the number of people killed on Irish roads by 23%.²⁶ A number of Australian states have adopted RBT and various analyses of the programs have shown its worth. One study of the introduction of RBT in New South Wales showed a decrease of 36% in the number of fatally injured drivers with a BAC over the legal limit (0.05) in the first four years of the program. The study also showed a significant decline in the number of people saying they drove while believing they had a dangerous BAC level.²⁷ Publicising RBT programs through the media was found to further enhance the deterrence effect.²⁸

A further argument in support of RBT is that it has the advantage of raising police presence in a region when the program is in place. This police presence has been associated with a corresponding decrease in other criminal behaviour. This is due to the fact that a vehicle is often used in criminal enterprises and so the participants in these activities would wish to avoid police attention.²⁹

In addition to the arguments in support of RBT that were presented to the Committee, it seems that this measure to reduce impaired driving has the support of a majority of Canadians. In a survey commissioned by Transport Canada/MADD Canada, 66% of Canadians agreed that police should be allowed to randomly require all drivers to give a breath test to help detect impaired driving.³⁰

25 Louise Nadeau, Brief to the Standing Committee on Justice and Human Rights, February 7, 2008

26 Department of Justice, *Impaired Driving Issues*, Brief Submitted to the House of Commons Standing Committee on Justice and Human Rights, February 2008

27 MADD Canada, *Reform of the Federal Law Concerning Impaired Driving: The Next Steps*, Submission to the House of Commons Standing Committee on Justice and Human Rights, March 2, 2009

28 Insurance Bureau of Canada, Submission to the House of Commons Standing Committee on Justice and Human Rights, February 27, 2009

29 The Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA) Submission to the Standing Committee on Justice and Human Rights Regarding Impaired Driving, February 2008

30 *Impaired Driving Survey for Transport Canada/MADD Canada*, prepared by Ekos Research Associates Inc., December 2007. <http://www.madd.ca/english/news/pr/TP%2014760%20V2%20E.pdf>

One caveat that must be raised when it comes to the proposed adoption of RBT is the possibility of it being challenged under section 8 of the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*, which states that everyone has the right to be secure against unreasonable search or seizure and under section 9, which states that everyone has the right not to be arbitrarily detained or imprisoned. By its very name, random breath testing indicates that it is not based on the reasonable suspicion that a driver has consumed alcohol but is carried out purely at random. At face value, this would appear to be an “unreasonable” search and an “arbitrary” detention, contrary to the Charter.

Thus, a random breath test may have to be justified under section 1 of the Charter, which guarantees that the rights set out in the Charter are subject only to such reasonable limits prescribed by law as can be demonstrably justified in a free and democratic society. The case of *R. v. Oakes*³¹ set out the tests that should be applied during a section 1 analysis. First, the objective of the law in question must be one related to concerns which are pressing and substantial in a free and democratic society. Secondly, it must be shown that the means chosen are reasonable and demonstrably justified. This second part is described as a proportionality test, which requires the party supporting the law to show three things:

- The measures adopted must be carefully designed to achieve the objective in question. They must not be arbitrary, unfair or based on irrational considerations. In short, they must be rationally connected to the objective.
- The means, even if rationally connected to the objective in this first sense, should impair "as little as possible" the right or freedom in question.
- There must be a proportionality between the effects of the measures which are responsible for limiting the Charter right or freedom, and the objective which has been identified as of "sufficient importance". The more severe the deleterious effects of a measure, the more important the objective must be if the measure is to be reasonable and demonstrably justified in a free and democratic society.

The Committee is aware that there can be no guarantees when it comes to Charter litigation. Such matters often involve a difficult and complex balancing of rights and interests. In the case of RBT, the Committee has been persuaded that the first part of the section 1 test may be satisfied by the abundant evidence showing that impaired driving is a significant health, social and economic problem and that, as outlined previously, progress in reducing the damage caused by impaired driving has stalled. The Supreme Court of

31 [1986] 1 S.C.R. 103

Canada has recognised the role of the criminal law in fulfilling this part of the section 1 test, stating “There is no question that reducing the carnage caused by impaired driving continues to be a compelling and worthwhile government objective.”³²

As for the second part of the test, the evaluations of RBT used in foreign jurisdictions have shown that there is a rational connection between a law to introduce such a program and the objective of reducing alcohol-related road collisions. Rights are impaired as little as possible since the stop and request for breath is brief and non-invasive (unlike, for example, the taking of a blood sample). Finally, in terms of proportionality between the objective and the limitations, the goal of reducing the many types of damage related to impaired drivers is significant and the effort required by drivers to contribute to a solution is minimal.

An additional argument that can be made in the section 1 debate is that drivers on Canadian roads are already subject to random stops and searches under provincial highway traffic laws. This type of random stop has already been examined and approved by the Supreme Court of Canada as a reasonable limit prescribed by law.³³ Given that these searches are meant to determine whether a vehicle is safe to drive, it would not appear to the Committee to be that much more of an extension of the law to allow police to determine if the driver is safe to drive as well.

Recommendation 5:

The Committee recommends that random roadside breath testing be put in place.

ADVANCES IN TECHNOLOGY

Alcohol Ignition Interlock Devices

One of the advances in technology that can help to reduce the incidence of impaired driving is the alcohol ignition interlock device. When this device is installed in a motor vehicle, a driver must provide a breath sample before it will start. If the breath sample shows that the driver has a BAC in excess of a pre-set limit, the ignition will lock and the vehicle cannot be started. The available evidence clearly shows that impaired driving and recidivism are significantly reduced while these devices are installed on an offender's vehicle.³⁴

32 *R. v. Orbanski ; R. v. Elias*, [2005] 2 S.C.R. 3, para. 55

33 *R. v. Ladouceur*, [1990] 1 S.C.R. 1257

34 Centre for Addiction and Mental Health, *Reducing Alcohol-Related Deaths on Canada's Roads*, Presentation to the Standing Committee on Justice and Human Rights, February 12, 2008

Currently, a court may authorise the offender to operate a motor vehicle equipped with an alcohol ignition interlock device during the driving prohibition period if the offender registers in an alcohol ignition interlock device program established by a province or territory. All provinces have established such a program. Section 259 of the *Criminal Code* imposes mandatory driving prohibitions of one year for a first offence, two years for a second offence, and three years for each subsequent offence. In making such an order, however, a court may authorise the offender to operate a motor vehicle equipped with an alcohol ignition interlock device during the prohibition period. Even if such a device is installed, subsection 259(1.2) still requires that there be no reduction in the driving prohibition period below three months (for a first offence), six months (for a second offence) and 12 months (for each subsequent offence). In other words, an alcohol ignition interlock will reduce the length of the driving prohibition period, but not eliminate it altogether.

The evidence presented to the Committee demonstrated the beneficial effects of using alcohol ignition interlocks. Research has shown that the device, which is installed at the offender's expense, can reduce recidivism by 50 to 90%.³⁵ This sanction is more easily enforced than traditional sanctions, such as licence suspensions, while still permitting offenders to remain employed and fulfil family responsibilities. An interlock serves as a constant reminder of the problem behaviour that needs correction because they are both an inconvenience to offenders as well as a cost. Increased use of alcohol ignition interlock devices could enhance public protection while offering meaningful deterrence to individual offenders.

One problem with alcohol ignition interlocks is that there is no national standard for these devices. The Alcohol Test Committee of the Canadian Society of Forensic Science is responsible for approving Approved Screening Devices and Approved Instruments but not ignition interlocks, as those programs are within provincial/territorial jurisdiction. In order to improve national consistency and elevate the technical standard for these devices, it would be beneficial if the Alcohol Test Committee could be given responsibility for approving specific ignition interlock devices as meeting an approved standard, as is the case with Approved Screening Devices and Approved Instruments.

Recommendation 6:

The Committee recommends that the use of alcohol ignition interlock devices be encouraged.

35 Traffic Injury Research Foundation, *Ignition Interlocks: From Research to Practice: A Primer for Judges*, July 2006

Recommendation 7:

The Committee recommends that the Alcohol Test Committee of the Canadian Society of Forensic Science be authorised to approve alcohol ignition interlock systems for use in provincial and territorial programs.

PROVINCIAL/TERRITORIAL MEASURES

As stated earlier in this report, impaired driving is dealt with at both the federal and provincial/territorial levels in Canada, by means of criminal and administrative sanctions, respectively. Section 253 of the *Criminal Code* sets out the federal, criminal law approach to the issue by making it an offence to drive when the concentration of alcohol in the driver's blood exceeds 80 milligrams of alcohol in 100 millilitres of blood. In addition to any other punishment, section 259 of the Code obliges a court to impose a driving prohibition order of at least one year's duration. An exception is made where a province has an alcohol ignition interlock device program, in which case the offender may operate a vehicle equipped with the device while registered in the program, if authorised by the court.

To complement the federal criminal provisions, each province and territory has enacted its own BAC limit with accompanying administrative sanctions, in the form of a driver's licence suspension. The following table provides an overview of the administrative sanctions and BAC levels set by the provinces and territories.³⁶

³⁶ It is important to note that this table deals with the administrative sanctions associated with the provincial or territorial limit established for BAC levels. Some provinces also have particular administrative sanctions associated with .08 BAC levels. Some laws also allow for vehicle seizure in certain cases.

Province	BAC Level for Ordinary Drivers	Penalty	Special BAC Level	Legislation
British Columbia	More than .05 BAC with reverse onus. If a peace officer has reasonable grounds to believe that a driver's ability is affected by alcohol, the peace officer can suspend the licence; but if the driver demonstrates a BAC that does not exceed .05, the licence is to be returned.	24 hour suspension	Drivers with conditional licences cannot have any alcohol in their blood.	<i>Motor Vehicle Act</i> , RSBC 1996, c. 318
Alberta	More than .08 BAC with reverse onus. If a peace officer reasonably suspects that a driver's ability is affected by alcohol, the peace officer can suspend the licence, but if the driver demonstrates a BAC that does not exceed .08, the licence is to be returned.	24 hour suspension	Novice drivers cannot have any alcohol in their blood.	<i>Traffic Safety Act</i> , RSA 2000, c. T-6

Saskatchewan	.04 BAC with reverse onus. If a peace officer reasonably suspects that a driver's ability is affected by alcohol, the peace officer can suspend the licence; but if the driver demonstrates a BAC that is less than .04, the licence is to be returned.	24 hour suspension for a first infraction, 15 days and mandatory DWI course for a second infraction, and 90 days and mandatory alcohol dependence evaluation followed by therapeutic measures for all subsequent infractions (as applicable to infractions committed within 5 years).	New drivers cannot have any alcohol in their blood.	<i>Traffic Safety Act, SS 2004, c. T-18.1</i>
Manitoba	.05 BAC	24 hour suspension	Novice drivers cannot have any alcohol in their blood.	<i>Highway Traffic Act, C.C.S.M., c. H60</i>

Ontario	.05 BAC	3 day suspension for a first infraction, 7 days for a second infraction, and 30 days for all subsequent infractions (as applicable to infractions committed within 5 years).	Novice drivers cannot have any alcohol in their blood.	<i>Highway Traffic Act</i> , R.S.O. 1990, c. H.8
Québec	More than .08 BAC	90 day suspension	Learner drivers cannot have any alcohol in their blood.	<i>Highway Safety Code</i> , R.S.Q., c. C-24.2
New Brunswick	.05 BAC	24 hour suspension	Novice drivers cannot have any alcohol in their blood.	<i>Motor Vehicle Act</i> , c. M-17
Nova Scotia	.05 BAC	24 hour suspension	New drivers cannot have any alcohol in their blood.	<i>Motor Vehicle Act</i> , R.S. 1989, c. 293

Prince Edward Island	.05 BAC	24 hour suspension for a first infraction, 30 days for a second infraction, and 90 days for all subsequent infractions (as applicable to infractions committed within 24 months).	New drivers and drivers who are under 19 cannot have any alcohol in their blood.	<i>Highway Traffic Act, R.S.P.E.I. 1988, c. H-5</i>
Newfoundland and Labrador	.05 BAC	24 hour suspension for the first and second infractions, and suspension for up to 6 months for subsequent infractions committed within 24 months.	Novice drivers cannot have any alcohol in their blood.	<i>Highway Traffic Act, RSNL 1990, c. H-3</i>
Yukon	More than .08 BAC	90 day suspension or until the conclusion of the criminal proceedings (the shorter of the two).	Novice and learner drivers cannot have any alcohol in their blood.	<i>Motor Vehicles Act, R.S.Y. 2002, c. 153.</i>

Northwest Territories	More than .05 BAC with reverse onus. If a peace officer reasonably suspects that a driver's ability is affected by alcohol, the peace officer can suspend the licence; but if the driver demonstrates a BAC that does not exceed .05, the licence is to be returned.	24 hour suspension	Novice drivers cannot have any alcohol in their blood.	<i>Motor Vehicles Act</i> , R.S.N.W.T. 1988, c. M-16
Nunavut	More than .06 BAC with reverse onus. If a peace officer reasonably suspects that a driver's ability is affected by alcohol, the peace officer can suspend the licence; but if the driver demonstrates a BAC that does not exceed .06, the licence is to be returned.	4 to 24 hour suspension		<i>Consolidation of Motor Vehicles Act</i> , R.S.N.W.T. 1988, c. M-16

Source: Canada Safety Council, *Canada's Blood Alcohol Laws — an International Perspective*, March 2006, available at: <http://www.safety-council.org/info/traffic/impaired/BAC-update.pdf> (updated by the author).

One issue that arose among Committee members in discussions of provincial and territorial legislation is that of the minimum age for purchasing and consuming alcohol. Minimum purchase age laws are only effective if they are strictly and consistently enforced in all situations. This is not currently the case in Canada, where Alberta, Manitoba, and Québec set their minimum purchase ages at 18, while the rest of Canada sets the age at 19. The Committee has concluded that harmonising minimum purchase ages across jurisdictions would help reduce certain risky drinking behaviours. One example of such a behaviour is where significant numbers of young people cross provincial or territorial

boundaries to take advantage of less restrictive regulations in neighbouring jurisdictions. This problem can be especially acute at certain border points where alcohol outlets and licensed establishments cluster to meet the demand from cross-border customers.

Recommendation 8:

The Committee recommends that the provinces be encouraged to co-ordinate provincial legal drinking ages to reduce the practice of cross-border drinking and driving.

OTHER RELATED RECOMMENDATIONS

Parliament has the ability to provide principles to guide the courts when they are applying the *Criminal Code* provisions related to impaired driving. A statement of principles might start by emphasising that driving is a privilege and not a right. It could go on to say that it is in the interest of the safety of everyone that those who endanger the lives of others by driving impaired must be subject to swift, certain and severe criminal penalties. The continuing problem of impaired driving is a serious one and must be addressed urgently by the courts. In carrying out their functions, the courts must recognise that there is a direct relationship between impaired drivers and collisions and the severity and risk of collisions increases as the concentration of alcohol in the blood increases. The criminal law has an important role to play in communicating a certain message — impaired driving is unacceptable at all times and in all circumstances.

Recommendation 9:

The Committee recommends that Parliament provide guidance to the judiciary through a legislative preamble or statement of principles, which acknowledges the inherent risks of impaired driving and the importance of meaningful and proportionate consequences for those who endanger the lives of others and themselves.

In 1999, the *Criminal Code* was amended to increase from two to three hours the time period within which the police could demand evidentiary breath and blood samples from suspected impaired drivers. Yet the breath and blood analyses are still only presumed to reflect the suspect's BAC at the time of the alleged offence if the samples are taken within two hours. This time constraint can be problematic for a police officer if the arrest occurred in a rural area or when he or she was quite busy with other tasks such as assisting crash victims or securing an accident scene. A presumption of identity up to three hours would relieve the prosecutor of the time-consuming and costly obligation of calling a toxicologist in each impaired driving prosecution where the samples were taken outside of the time limit.

Recommendation 10:

The Committee recommends that the presumption of identity in subsection 258(1)(c)(ii) of the *Criminal Code* be extended from two to three hours.

APPENDIX A

LIST OF WITNESSES

Organizations and Individuals	Date	Meeting
<u>40th Parliament, 2nd Session</u>		
Association of Canadian Distillers Jan Westcott, President and Chief Executive Officer	2009/02/23	4
Canadian Council of Criminal Defence Lawyers Phil Downes, Representative		
Department of Justice Hal Pruden, Counsel, Criminal Law Policy Section Greg Yost, Counsel, Criminal Law Policy Section		
Canada Safety Council Raynald Marchand, General Manager of Programs Emile Therien, Past President	2009/02/25	5
Canadian Police Association David Griffin, Executive Officer Charles Momy, President		
Criminal Lawyers' Association Joseph Di Luca, Vice-President Jonathan Rosenthal, Counsel		
Insurance Bureau of Canada Dennis Prouse, Director, Federal Government Relations Robert Tremblay, Director, Road Safety and Special Projects		
Alcohol Countermeasure Systems Corp. Ian Marples, General Counsel	2009/03/02	6
Canadian Automobile Association Eric Lamoureux, Manager of Government Relations, Public Affairs, National		
Government of Ontario Yvona Buczek, Assistant Section Head, Toxicology, Centre of Forensic Sciences, Toxicology Section, Ministry of Community Safety and Correctional Services		

Organizations and Individuals	Date	Meeting
Government of Ontario Marc Pelletier, Forensic Toxicologist, Centre of Forensic Sciences, Toxicology Section, Ministry of Community Safety and Correctional Services	2009/03/02	6
Mothers Against Drunk Driving (MADD) Margaret Miller, National President Andrew Murie, Chief Executive Officer Robert Solomon, Legal Director		
Traffic Injury Research Foundation Robyn Robertson, President and Chief Executive Officer		
<u>39th Parliament, 2nd Session</u>		
Canadian Police Association Tony Cannavino, President David Griffin, Executive Officer	2008/02/07	12
Research Group on the Social Aspects of Health and Prevention (GRASP) Louise Nadeau, Full Professor, University of Montreal		
Traffic Injury Research Foundation Robyn Robertson, President and Chief Executive Officer		
Canada Safety Council Raynald Marchand, General Manager of Programs Emile Therien, Past President	2008/02/12	13
Canadian Automobile Association Chris White, Vice-President, Public Affairs		
Centre for Addiction and Mental Health Robert Mann, Senior Scientist, University of Toronto		
Mothers Against Drunk Driving (MADD) Margaret Miller, National President Andrew Murie, Chief Executive Officer		
Canadian Centre on Substance Abuse Douglas Beirness, Manager, Research and Policy	2008/02/28	15

Organizations and Individuals	Date	Meeting
Canadian Council of Motor Transport Administrators	2008/02/28	15
Paul Boase, Co-Chair, Strategy to Reduce Impaired Driving		
Kwei Quaye, Chair, Strategy to Reduce Impaired Driving		
Canadian Society of Forensic Science		
Robert M. Langille, Chair, Alcohol Test Committee		
Department of Justice		
Hal Pruden, Counsel, Criminal Law Policy Section		
Greg Yost, Counsel, Criminal Law Policy Section		
As Individuals		
Thomas G. Brown, Researcher, Addiction Research Program, Douglas Institute, McGill University		
Frank Hoskins, Q.C.		

APPENDIX B

LIST OF BRIEFS

Organizations and Individuals

40th Parliament, 2nd Session

Association of Canadian Distillers

Canada Safety Council

Canadian Automobile Association

Canadian Medical Association

Canadian Police Association

Canadian Vintners Association

Department of Justice

Insurance Bureau of Canada

Mothers Against Drunk Driving (MADD)

Traffic Injury Research Foundation

39th Parliament, 2nd Session

Brewers Association of Canada

Canada Safety Council

Canadian Association of Chiefs of Police

Canadian Automobile Association

Canadian Council of Motor Transport Administrators

Department of Justice

Mothers Against Drunk Driving (MADD)

Research Group on the Social Aspects of Health and Prevention (GRASP)

Traffic Injury Research Foundation

REQUEST FOR GOVERNMENT RESPONSE

Pursuant to Standing Order 109, the Committee requests that the Government table a comprehensive response to this Report.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings (*40th Parliament, 2nd Session: Meetings Nos. 4, 5, 6, 7, 10 and 30 and 39th Parliament, 2nd Session: Meetings Nos. 12, 13, 15 and 18*) is tabled.

Respectfully submitted,

Ed Fast, MP

Chair



Standing Committee on Justice and Human Rights

Supplementary Opinion Concerning Impaired Driving

Issued 11 June 2009 on Behalf of Mr. Comartin, M.P. (Windsor-Tecumseh) NDP Justice Critic

INTRODUCTION

The Standing Committee on Justice and Human Rights, in accordance with its mandate to oversee all matters of criminal justice which appear before the House of Commons, has been engaged since February 2008 in an intensive study of issues related to the criminal, social, and human impact of impaired driving in Canada.

Between 7 February 2009 and 2 March 2009, the Justice Committee consulted a broad series of witnesses spanning law enforcement, the Federal Public Service, academia, industry, and victims' advocacy organizations. This diverse series of testimonials brought real insight to the Committee's proceedings, and presented Members and the public with a largely balanced, objective view of the historical and contemporary parameters of impaired driving in Canada.

A strong multi-partisan consensus that impaired driving remains a major concern was discernible throughout the Committee's work. All Members expressed their conviction that strong legislative and regulatory measures were required to address the persistent scourge of impaired driving, whose grim reality was evidenced by the intimate and often heart-wrenching personal tragedies described so compellingly by several witnesses.

The tone of the Committee's work was with few exceptions admirably collegial, and Members from all parties overwhelmingly treated the proceedings with the professionalism they merit.

The majority report ultimately produced by the Committee's investigation contains a number of important recommendations which rightly enjoy the support of all parties, and strike a balance between the competing priorities called for by stakeholders. This minority report is issued in order to address those few shortcomings which might be rectified to ensure that the Committee's final recommendations on this critical public policy issue serve Canadians in the best way possible.

THE CONTEMPORARY CONTEXT OF IMPAIRED DRIVING IN CANADA

The late 1990s witnessed a considerable decline in the prevalence of impaired driving in Canada, and a concurrent drop in the number of associated charges, convictions, and fatalities.¹ While determining the precise cause of this decline is to some extent a politically subjective exercise, it is generally agreed that toughened enforcement by Provincial and Territorial authorities coupled with limited, periodic intensification of *Criminal Code* sanctions over this period represent major contributing factors. In addition the national public education campaign against impaired driving led by groups such as MADD and our police services contributes positively to a change of driving habits while under the influence of alcohol.

Significant evidence exists, however, suggesting authorities at both levels of Government have more recently allowed justifiable pride at this achievement to degenerate into complacency. Excluding a minor decline in 2003/04, fatalities resulting from impaired driving incidents have steadily increased in this decade. It is of note that this resurgence of fatalities has occurred at exactly the time several Provincial/Territorial Governments significantly intensified penalties for impaired driving violations and new *Criminal Code* provisions have created entire new classes of offenses, explicitly targeted recidivist drunk driving, and eliminated technical loopholes whose effect was to unduly insulate offenders from timely conviction.² While definitive statistics are not yet available for 2007 or 2008, it is apparent the increase has continued unabated.

Consultations with numerous organizations representing Canada's law enforcement personnel and the broader legal community reveal that the number one flaw in our national framework for addressing impaired driving has always been and remains material. Under increasing budgetary pressure, Federal and Provincial Governments have too often adopted the counterproductive practice of toughening penalties while underfunding the police, prosecutors, and judges required to translate tough penalties into convictions.

Where a monitoring-intensive area of law enforcement practice like impaired driving is concerned, even the toughest sentencing imaginable will be of little effect if police are too scarce and their coverage too diluted to adequately enforce law, or the Crown and court system are inundated with an unmanageable case load, as is demonstrably the case in several Provincial jurisdictions today.

1 JURISTAT statistics on number of impaired driving-related fatalities in Canada, 1995-2006

2 Majority Report of the Standing Committee on Justice and Human Rights, *June 2009*

THE BENEFITS OF A NATIONAL .05 BLOOD ALCOHOL CONCENTRATION (BAC) STANDARD

Canada's national impaired driving standard is outlined by Section 253 of the *Criminal Code*, which sets 0.08 BAC as the maximum criminal limit of intoxication when operating a motor vehicle. Provinces enjoy wide autonomy in establishing stronger restrictions on impaired driving, but the 0.08 benchmark represents the statutory national standard.

At the Provincial level, impaired driving laws are defined by a loose and ineffective patchwork system. The differing approaches of Provinces are reflected both in terms of different license suspension policies, which range widely from relatively minimal 24-hour suspensions for any BAC up to the 0.08 legal limit under Alberta's *Traffic Safety Act* to a comparatively strict 3 day suspension for 0.05 BAC under Ontario's *Highway Traffic Act*, and even more divergent practices where the interplay between Provincial regulations and the *Criminal Code* are concerned.³ In recent years a number of Provinces have taken inconsistent steps towards stricter penalties for repeat offenders, who are statistically more likely to exceed BAC limits by large margins and be involved in dangerous incidents. Certain Provinces and regions, notably Québec and rural Canada, are documented as having drastically lower levels of enforcement and arrest-conviction ratios in impaired driving cases.

While Canada's Constitutional framework is sufficiently unique that direct comparisons with the Federal systems of other nations are problematic. The persistent severity of Canada's impaired driving challenge compels us to send the strong and unequivocal message of national scope, one that cannot be attained by a mere Provincial patchwork response. Only a tightened national standard can compel recalcitrant Provincial authorities to act.

As numerous witnesses suggested, under current *Criminal Code* provisions Canada effectively permits among the highest BAC levels in the world. This problem is particularly acute when one considers the fact that our courts have routinely accorded defendants generous margin-of-error mitigations in assessing impaired driving cases. This means that the technical 0.08 BAC requirement is usually a *de facto* 0.1 limit when it comes to prosecution and conviction.

Countless reputable organizations have shown that jurisdictions around the world which implement a 0.05 BAC benchmark for summary offence consistently enjoy notable reductions in both arrests and fatalities associated with impaired driving. The 0.05 BAC has been successfully implemented in virtually every OECD country, including the most advanced EU economies, without either subjecting the judicial

3 *Ibid.*

system to unmanageable strain or being declared constitutionally invalid. Almost without exception, there has been a direct correlation between the permissiveness of BAC laws and the prevalence of criminal impaired driving incidents.⁴

Medical science in Canada and abroad has definitively determined that 0.05 BAC represents the threshold at which the ability of a human being to operate a motor vehicle, subject to the normal variations based on body mass, gender, dietary, and hydration factors, becomes sufficiently impaired to present an imminent danger to themselves and others.⁵

RESPONDING TO CRITICISMS OF 0.05 BAC

Logistical Pressure on the Judicial System

The Majority opinion argues that changing the *Criminal Code* in order to lower the BAC limit will result in a huge influx of criminal prosecutions, putting additional strain on an already overburdened system.⁶ While the present volume of impaired driving cases may be overwhelming, changes made to the *Criminal Code*, specifically the ``Evidence to the Contrary`` section will help mitigate this concern.

Currently 40% of defendants charged with impaired driving plead not guilty.⁷ Defendants choose to proceed to trial for various reasons, high among them has been the availability of ``Evidence to the Contrary`` section in the *Criminal Code*, commonly known as the Two-Beer Defence. Under this defence, the accused had the ability to challenge the presumption of a BAC test with over the limit results by presenting evidence to the contrary, showing that in fact, the accused was not over the limit. Clearly, the more defendants who plead not-guilty and proceed to trial has a direct impact on the utilization of resources and the amount of case- and workload being put into the system. As of July 2008, this defence is no longer available, having been rescinded by way of amendments to the *Criminal Code*.

Although statistics for 2007 and 2008 are currently unavailable, the elimination of the Two-Beer Defence is almost certain to cause a significant drop in the number of non-guilty pleas for impaired driving charges. It follows that resources will be freed up thereby relieving the system of the common congestion seen before the *Criminal Code*

4 Professor Robert Solomon and Professor E. Chamberlain, *Reforming the Federal Impaired Driving Legislation: Next Steps*. Submission to the Standing Committee on 2 March 2009.

5 Letter from Mr. Robert Ouelett, M.D., F.R.C.P.C., President of the Canadian Medical Association, to Mr. Ed Fast, M.P., Chair of the Standing Committee on Justice and Human Rights, 4 March 2009.

6 Majority Report of the Standing Committee on Justice and Human Rights, June 2009

7 Traffic Injury Research Foundation, *Recommendations for Improving Federal Impaired Driving Laws*, Submission to the House of Commons Standing Committee on Justice and Human Rights, March 2009

was amended to eliminate the Two-Beer Defence. As a result, lowering the BAC level will not cause further congestion, in large part due to the elimination of a defence commonly exploited by the impaired driving accused.

Effective Standard

Section 253(1)(b) of the *Criminal Code* clearly states that a person who registers a 0.08 BAC while driving is operating while impaired. While the federal limit is clearly 0.08 BAC, the fact is that prosecutions are not made against impaired drivers when the BAC registers lower than 0.1. Therefore, although the legal limit is 0.08 the reality is that there is an effective limit in place in Canada, .02 points higher than the current legal limit.

The effective limit has come into place through a general belief in human and machine error. That is, there is a margin of error when testing the BAC of a suspected impaired driver, and rather than prosecute a defendant who can show evidence of error, it is more efficient and prudent to prosecute the impaired driver who registered at a 0.1 BAC because the margin of error would still place them within the legally unacceptable BAC limit. The use of this type of effective limit is clearly dangerous, since a severe degradation of skills used in driving occurs at 0.05 BAC, half the amount of the effective limit.

If Canada is to enjoy a transparent and authentic justice system, courts must accurately reflect the *Criminal Code* and current legislation. The utilization of a practice implementing an effective limit does not do this, rather it erodes public trust in the criminal justice system, and empowers those who seek to defy the laws of Canada and operate a motor vehicle while intoxicated.

If Parliament is satisfied that 0.08 BAC limit should remain the law within Canada, the most prudent course of action is to lower the legal limit to 0.05 BAC in order for the effective limit to meet the 0.08 BAC level. Effectively, the legal limit would be lowered, however with the continued utilization of the effective limit based on the margin of error prosecutions would not be made for less than 0.08 or 0.07.

RECOMMENDATIONS

The Committee minority therefore recommends:

Recommendation 1:

Contrary to the primary recommendation of the Majority Report, Canada should amend the *Criminal Code* to adopt a national standard of 0.05 BAC.

Recommendation 2:

The Federal Government should honour all previous commitments to support Provincial administration of justice and law enforcement, and undertake whatever financial or organizational support is necessary to enable the rapid, cost-effective implementation of Recommendation 1.

survient à un taux d'alcoolémie de 0,05, soit la moitié du montant de la limite en vigueur.

Pour que le Canada puisse avoir l'avantage d'un système de justice transparent et authentique, les tribunaux doivent appliquer le *Code criminel* avec rigueur et selon la législation en cours. Le recours à une pratique mettant en oeuvre d'une limite applicable ne va pas dans ce sens; cette pratique érode la confiance du public à l'égard du système de justice pénale et donne le pouvoir aux personnes qui veulent contester les lois du Canada et conduire un véhicule automobile avec les facultés affaiblies.

Si le Parlement est d'avis que la limite du taux d'alcoolémie devrait rester à 0,08 dans la loi au Canada, la démarche la plus prudente est d'abaisser la limite légale à un taux d'alcoolémie limite de 0,05 de sorte que la limite applicable se situe au niveau du taux d'alcoolémie de 0,08. En fait, la limite légale serait abaissée, mais compte tenu du recours continu à la limite applicable basée sur la marge d'erreur, des poursuites ne seraient pas intentées pour des taux inférieurs à 0,08 ou 0,07.

RECOMMANDATIONS

Le Comité recommande donc ce qui suit :

Recommandation 1 :

Contrairement à la première recommandation du rapport majoritaire, le Canada devrait modifier le *Code criminel* pour qu'une norme nationale relative au taux d'alcoolémie limite soit établie à 0,05.

Recommandation 2 :

Le gouvernement fédéral doit respecter tous ses engagements précédents pour soutenir l'administration provinciale de justice et d'application de la loi et fournir tout soutien financier ou organisationnel nécessaire pour permettre la mise en oeuvre rapide et rentable de la recommandation 1.

Actuellement, 40 p. 100 des accusés inculpés de conduite avec facultés affaiblies plaident non coupable⁷. Les accusés choisissent d'aller en cour pour diverses raisons et l'une d'entre elles, qui est haute sur la liste, a été la présence de la disposition sur la « preuve contraire » dans le *Code criminel*, mieux connue sous le nom de défense deux bières. En vertu de cette défense, l'accusé pouvait contester la présomption du test du taux d'alcoolémie dépassant la limite en présentant la preuve contraire en démontrant que dans les faits, l'accusé n'avait pas dépassé la limite. Il est certain que le plus grand nombre d'accusés qui plaident non coupables et vont en procès a une incidence directe sur l'utilisation des ressources et sur la charge de travail qui est imposée au système. À compter de juillet 2008, cette défense n'est plus disponible parce qu'elle a été abrogée par voie de modifications au *Code criminel*.

Même si les statistiques pour 2007 et 2008 ne sont pas encore disponibles, l'élimination de la défense deux bières est presque certainement la cause de la baisse importante du nombre de plaidoyers de non-culpabilité à des inculpations de conduite avec facultés affaiblies. Il s'ensuit que les ressources seront libérées ce qui dégagera le système de la congestion habituelle avant que le *Code criminel* ne soit modifié pour éliminer la défense deux bières. Par conséquent, la baisse du taux d'alcoolémie ne causera pas plus de congestion, en grande partie à cause de l'élimination d'une défense utilisée couramment par les personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies.

Norme applicable

Il est établi clairement à l'alinéa 253(1) (b) du *Code criminel* qu'une personne qui a un taux d'alcoolémie de 0,08 pendant qu'elle conduit, conduit avec des facultés affaiblies. Bien que la limite fédérale établisse clairement le taux limite d'alcoolémie à 0,08, il reste qu'aucune poursuite n'est intentée contre les conducteurs dont les facultés sont affaiblies lorsque leur taux d'alcoolémie est inférieur à 0,1. Par conséquent, même si la limite légale est de 0,08, en réalité la vraie limite applicable au Canada se situe à 0,02 point au-dessus de la limite légale en cours.

La limite applicable a été établie à la suite de la croyance générale en l'erreur humaine et de la machine. Autrement dit, il y a une marge d'erreur lors de la prise du taux d'alcoolémie d'un conducteur soupçonné d'avoir les facultés affaiblies et, plutôt que de poursuivre un accusé qui peut démontrer une preuve d'erreur, il est plus efficace et prudent de poursuivre le conducteur avec facultés affaiblies qui a un taux d'alcoolémie de 0,1, parce que la marge d'erreur les place toujours légalement au-delà de la limite du taux d'alcoolémie acceptable. Le recours à ce genre de limite applicable est vraiment dangereux puisqu'une dégradation grave des compétences utilisées pour conduire

4	Professeur Robert Solomon et professeur E. Chamberlain, <i>Reforming the Federal Impaired Driving Legislation: Next Steps</i> . Présentation au Comité permanent le 2 mars 2009.
5	Lettre de M. Robert Ouellet, M.D., F.R.C.P.C., président de l'Association médicale canadienne à M. Ed Fast, député, président du Comité permanent de la justice et des droits de la personne, 4 mars 2009.
6	Rapport majoritaire du Comité permanent de la justice et des droits de la personne de la Chambre des communes, juin 2009

L'opinion majoritaire prétend que si le *Code criminel* est changé pour abaisser la limite du taux d'alcoolémie, cela entraînera un influx énorme de poursuites au criminel, alourdissant ainsi davantage le système⁶. Bien que le volume actuel de cas de conduite avec facultés affaiblies puissent avoir été écrasant, les modifications apportées au *Code criminel*, particulièrement l'article sur la « preuve contraire », aidera à atténuer cette préoccupation.

Pressions logistiques exercées sur le système judiciaire

RÉPONDANT AUX CRITIQUES SUR LE TAUX D'ALCOOLÉMIE DE 0,05

La science médicale au Canada et à l'étranger a déterminé avec assurance que le taux d'alcoolémie de 0,05 représente le seuil auquel les facultés d'un être humain pour conduire un véhicule automobile, sous réserve de variations normales selon la masse corporelle, le sexe, le régime alimentaire et des facteurs d'hydratation, deviennent suffisamment affaiblies pour que le conducteur présente un danger imminent pour lui-même et pour les autres⁵.

D'innombrables organismes reconnus ont démontré que les administrations dans le monde qui appliquaient une limite du taux d'alcoolémie de 0,05 pour une condamnation par procédure sommaire réduisent invariablement de façon marquée les arrestations et les mortalités liées à la conduite avec facultés affaiblies. Le taux d'alcoolémie de 0,5 a été appliqué avec succès dans pratiquement tous les pays de l'OCDE, y compris les économies les plus avancées de l'UE, sans soumettre le système judiciaire à une charge de travail non gérable ou être déclaré constitutionnellement invalide. Il y a eu presque sans exception une corrélation directe entre le laxisme des lois régissant le taux d'alcoolémie et la prévalence d'incidents de conduite avec facultés affaiblies criminelles⁴.

Comme plusieurs témoins l'ont suggéré, en vertu des dispositions actuelles du *Code criminel*, le Canada permet dans la pratique un taux d'alcoolémie parmi les plus élevés au monde. Ce problème est particulièrement aigu lorsque l'on considère que nos cours ont invariablement accordés aux accusés de gênereuses réductions en évoquant la marge d'erreur dans leur évaluation des cas de conduite avec facultés affaiblies. Cela signifie que l'exigence technique d'un taux d'alcoolémie de 0,08 devient habituellement une limite *de facto* de 0,1 au moment de la poursuite et de la condamnation.

police, les procureurs et les juges pour traduire ces pénalités sévères en condamnations.

Lorsqu'il s'agit d'une pratique d'application de la loi qui exige beaucoup de surveillance, comme la conduite avec facultés affaiblies, même les peines les plus sévères imaginables auront peu d'effet si la police est trop éparpillée et sa couverture trop diluée pour appliquer adéquatement la loi ou si la Couronne et le système judiciaire sont inondés par une charge de travail impossible à gérer, comme c'est le cas, de façon démontrable dans plusieurs administrations provinciales aujourd'hui.

LES AVANTAGES D'UNE NORME NATIONALE DU TAUX D'ALCOOLÉMIE DE 0,05

La norme nationale de la conduite avec facultés affaiblies au Canada est établie à l'article 253 du *Code criminel*, qui fixe la limite criminelle d'intoxication maximale pendant la conduite d'un véhicule automobile à un taux d'alcoolémie de 0,08. Les provinces ont une grande latitude pour imposer des restrictions plus rigoureuses en matière de conduite avec facultés affaiblies, mais la marque de 0,08 représente la norme nationale statutaire.

Au niveau provincial, les lois sur la conduite avec facultés affaiblies sont définies par un ensemble de mesures disparates relâchées et inefficaces. Les diverses approches des provinces se traduisent par différentes politiques de suspension du permis qui varient largement entre des suspensions relativement minimales de 24 heures pour tout taux d'alcoolémie inférieur à la limite légale de 0,08 en vertu de la *Traffic Safety Act* de l'Alberta, à une suspension comparativement rigoureuse de trois jours pour un taux d'alcoolémie de 0,05 en vertu du *Code de la route* de l'Ontario et les pratiques sont encore plus divergentes lorsque les règlements provinciaux recourent avec le *Code criminel*. Ces dernières années, plusieurs provinces ont pris des mesures incohérentes pour imposer des pénalités plus sévères aux récidivistes qui, selon les statistiques, sont plus susceptibles de dépasser la limite du taux d'alcoolémie par une grande marge et être impliqués dans des accidents dangereux. Il est documenté que certaines provinces et régions, particulièrement le Québec et le milieu rural au Canada ont des niveaux d'application et des ratios arrestations-condamnations inférieurs dans les cas de conduites avec facultés affaiblies.

Bien que le cadre constitutionnel du Canada soit suffisamment unique que des comparaisons directes avec les systèmes fédéraux d'autres nations soient difficiles à établir, la gravité persistante du problème de la conduite avec facultés affaiblies nous oblige à envoyer un message de portée nationale convaincant et non équivoque, qui mérite mieux qu'un ensemble de mesures provinciales disparates. Seul une norme nationale rigoureuse peut obliger les autorités provinciales récalcitrantes à agir.

rapport minoritaire est produit pour mettre en relief quelques lacunes qui pourraient être comblées pour assurer que les recommandations finales du Comité sur cette question de politique publique servent les Canadiens de la meilleure façon possible.

LE CONTEXTE CONTEMPORAIN DE LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES AU CANADA

À la fin des années 1990, il y a eu un déclin considérable de la prévalence de la conduite avec facultés affaiblies au Canada et en même temps une baisse du nombre d'inculpations, de condamnations et de mortalités connexes¹. Bien que la détermination de la cause précise de ce déclin soit dans une certaine mesure un exercice politiquement sujet, il est généralement convenu que l'application renforcée de la loi par les autorités provinciales et territoriales, conjuguée à une intensification limitée et périodique des sanctions du *Code criminel* pendant cette période sont certainement des facteurs qui y ont contribué de façon importante. En outre, la campagne d'éducation publique nationale contre la conduite avec facultés affaiblies menée par des groupes comme MAD² et nos services de police est une contribution positive pour changer les habitudes de conduite sous l'influence de l'alcool.

Toutefois des éléments importants laissent entendre que les autorités aux deux paliers de gouvernement ont récemment laissé leur fierté justifiée à l'égard de cette réussite dégénérer en complaisance. À l'exception d'un petit déclin en 2003-2004, les mortalités imputables aux incidents de conduite avec facultés affaiblies ont augmenté de façon constante au cours de la présente décennie. Il convient de noter que cette resurgence de mortalités s'est produite exactement au moment où les gouvernements provinciaux/territoriaux ont intensifié les pénalités pour les infractions liées à la conduite avec facultés affaiblies et où les nouvelles dispositions du *Code criminel* ont créé de toutes nouvelles catégories d'infractions, ciblant explicitement les conducteurs avec facultés affaiblies et ont éliminé les échappatoires techniques qui avaient pour l'effet d'empêcher indument les contrevenants d'être promptement reconnus coupables². Bien que les statistiques finales ne soient pas encore disponibles pour 2007 ou 2008, il semble évident que l'augmentation s'est poursuivie.

Des consultations auprès de plusieurs organisations représentant le personnel de l'application de la loi au Canada et du milieu juridique élargi révèlent que la principale faille de notre cadre national pour traiter la conduite avec facultés affaiblies a toujours été et reste toujours matérielle. Accablés par les contraintes budgétaires accrues, les gouvernements fédéral et provinciaux ont trop souvent adopté la pratique contreproductive de renforcer les pénalités tout en ne finançant pas suffisamment la

1	Statistiques de JURISTAT sur le nombre de mortalités liées à la conduite avec facultés affaiblies au Canada, 1995-2006
2	Rapport majoritaire du Comité permanent de la justice et des droits de la personne de la Chambre des communes, juin 2009



Comité permanent de la justice et des droits de la personne

Opinion supplémentaire concernant la conduite avec facultés affaiblies

Produit le 11 juin 2009 au nom de M. Comartin, député (Windsor-Tecumseh) NPD
Porte-parole en matière de justice

INTRODUCTION

Le Comité permanent de la justice et des droits de la personne, conformément à son mandat de superviser toutes les questions de justice pénale qui sont soumises à la Chambre des communes, effectue depuis février 2008 une étude intensive des questions relatives aux répercussions criminelles, sociales et humaines de la conduite avec facultés affaiblies au Canada.

Entre le 7 février 2009 et le 2 mars 2009, le Comité de la justice a consulté des témoins provenant d'un large éventail milieux, notamment l'application de la loi, la fonction publique fédérale, le milieu universitaire, l'industrie et les organismes de défense des victimes. Cette série diversifiée de témoins a vraiment éclairé les délibérations du Comité et a permis de présenter à ses membres et au public un aperçu équilibré et objectif des paramètres historiques et contemporains de la conduite avec facultés affaiblies au Canada.

Un fort consensus entre les diverses parties selon lequel la conduite avec facultés affaiblies était une préoccupation importante se percevait tout au long du travail du Comité. Tous les membres ont exprimé leur conviction que des mesures législatives et réglementaires sévères étaient nécessaires pour s'attaquer au fléau persistant de la conduite avec facultés affaiblies, dont la dure réalité a été exposée par des tragédies personnelles intimes et souvent déchirantes décrites avec de vives émotions par plusieurs témoins.

Le ton du travail du Comité était à quelques exceptions près admirablement collégial et les membres de toutes les parties ont traité dans l'ensemble les délibérations avec le professionnalisme qui s'imposait.

Le rapport majoritaire produit en bout de ligne après l'enquête du Comité contient plusieurs recommandations importantes qui reçoivent l'aval de toutes les parties et en arrive à un équilibre entre les priorités contradictoires des intervenants. Le présent

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux pertinents (40^e législature, 2^e session : séances nos 4, 5, 6, 7, 10 et 30; 39^e législature, 2^e session : séances nos 12, 13, 15 et 18) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

Ed Fast, député

ANNEXE B

LISTE DES MÉMOIRES

Organisations et individus

40^e Législature, 2^e Session

Association canadienne des automobilistes

Association canadienne des policiers

Association des distillateurs canadiens

Association des vignerons du Canada

Association médicale canadienne

Bureau d'assurance du Canada

Conseil canadien de la sécurité

Fondation de recherches sur les blessures de la route

Les mères contre l'alcool au volant

Ministère de la Justice

39^e Législature, 2^e Session

Association canadienne des automobilistes

Association canadienne des chefs de police

Association des brasseurs du Canada

Conseil canadien de la sécurité

Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

Fondation de recherches sur les blessures de la route

Groupe de recherche sur les aspects sociaux de la santé et de la prévention (GRASP)

Les mères contre l'alcool au volant

Ministère de la Justice

Organisations et individus	Date	Réunion
----------------------------	------	---------

Centre canadien de la lutte contre l'alcoolisme et les
toxicomanies

Douglas Beirness, gestionnaire,
Recherche et politiques

Conseil canadien des administrateurs en transport
motorisé

Paul Boase, coprésident,
Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies

Kwei Quaye, président,
Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies

Ministère de la Justice

Hal Pruden, avocat,
Section de la politique en matière de droit pénal

Greg Yost, avocat,
Section de la politique en matière de droit pénal

Société canadienne des sciences judiciaires

Robert M. Langille, président,
Comité des analyses d'alcool

À titre personnel

Thomas G. Brown, chercheur,
Programme de recherche sur les dépendances pathologiques,
Institut Douglas, Université McGill
Frank Hoskins, c.r.

Organisations et individus	Date	Réunion
----------------------------	------	---------

Gouvernement de l'Ontario	2009/03/02	6
Yvona Buczek, chef adjointe de section, toxicologie, Centre des sciences judiciaires, section de la toxicologie, ministère de la Sécurité communautaire et Services correctionnels		
Marc Pelletier, toxicologue judiciaire, Centre des sciences judiciaires, section de la toxicologie, ministère de la Sécurité communautaire et Services correctionnels		
Les mères contre l'alcool au volant (MADD)		
Margaret Miller, présidente nationale		
Andrew Murie, chef de la direction		
Robert Solomon, directeur juridique		
39 ^e Législature, 2 ^e Session		

Association canadienne des policiers	2008/02/07	12
Tony Cannavino, président		
David Griffin, cadre exécutif		
Fondation de recherches sur les blessures de la route		
Robyn Robertson, présidente-directrice générale		
Groupe de recherche sur les aspects sociaux de la santé et de la prévention (GRASP)		
Louise Nadeau, professeure titulaire, Université de Montréal		
Association canadienne des automobilistes	2008/02/12	13
Chris White, vice-président, Affaires publiques		
Centre de toxicomanie et de santé mentale		
Robert Mann, scientifique chevronné, Université de Toronto		
Conseil canadien de la sécurité		
Raynauld Marchand, directeur général des programmes		
Emile Therien, ancien président		
Les mères contre l'alcool au volant (MADD)		
Margaret Miller, présidente nationale		
Andrew Murie, chef de la direction		

ANNEXE A

LISTE DES TÉMOINS

Organisations et individus	Date	Réunion
----------------------------	------	---------

40^e Législature, 2^e Session

Association des distillateurs canadiens
 2009/02/23
 4

Conseil canadien des avocats de la défense
 Phil Downes, représentant

Ministère de la Justice

Hal Pruden, avocat,
 Section de la politique en matière de droit pénal

Greg Yost, avocat,
 Section de la politique en matière de droit pénal

Association canadienne des policiers
 2009/02/25
 5

David Griffin, cadre exécutif
 Charles Momy, président

Bureau d'assurance du Canada

Dennis Prouse, directeur,
 Relations gouvernementales fédérales

Robert Tremblay, directeur,
 Sécurité routière et projets spéciaux

Conseil canadien de la sécurité

Raynald Marchand, directeur général des programmes
 Emile Therien, ancien président

Criminal Lawyers' Association

Joseph Di Luca, vice-président
 Jonathan Rosenthal, avocat

Alcohol Countermeasure Systems Corp.
 2009/03/02
 6

Association canadienne des automobilistes

Eric Lamoureux, chef de relations gouvernementales,
 Affaires publiques, nationales

Fondation de recherches sur les blessures de la
 route

Robyn Robertson, présidente-directrice générale

collisions et que le risque de collision et la gravité de celles-ci augmentent avec la concentration d'alcool dans le sang. Le droit pénal a un rôle important à jouer dans la mesure où il doit faire passer le message que la conduite avec facultés affaiblies est inadmissible en tout temps et quelles que soient les circonstances.

Recommandation 9

Le Comité recommande que le Parlement guide l'appareil judiciaire par l'adoption d'un préambule ou d'un énoncé de principes attestant les risques inhérents à la conduite avec facultés affaiblies et insistant sur l'importance d'imposer des sanctions significatives et proportionnelles à ceux qui mettent en danger la vie des autres et leur propre vie.

Le *Code criminel* a été modifié en 1999 pour porter de deux à trois heures la période durant laquelle la police peut exiger un échantillon d'haleine ou de sang d'une personne soupçonnée de conduite avec facultés affaiblies. Pourtant, les échantillons en question ne sont présumés refléter l'alcoolémie du suspect au moment de l'infraction alléguée que s'ils ont été prélevés dans les deux heures (on parle alors de « présomption d'identité »). Cette contrainte de temps peut poser des difficultés surtout si l'arrestation a lieu dans une région rurale ou si l'agent est occupé à aider les victimes d'un accident, par exemple, ou à protéger la scène d'un accident. En portant la période de présomption d'identité à trois heures, on éviterait à la poursuite l'obligation coûteuse, en temps et en argent, de faire appel à un toxicologue dans tous les cas de poursuites pour conduite avec facultés affaiblies ou l'échantillon a été prélevé en dehors du délai de deux heures.

Recommandation 10

Le Comité recommande que la période de présomption d'identité prévue au sous-alinéa 258(1)c(iii) du *Code criminel* soit portée de deux à trois heures.

Le Parlement peut fournir aux tribunaux des principes d'application des dispositions du *Code criminel* sur la conduite avec facultés affaiblies. Un tel énoncé de principes pourrait commencer par souligner que le fait de conduire est un privilège et non un droit et préciser ensuite qu'il est dans l'intérêt de la sécurité de tous que ceux qui mettent la vie d'autrui en danger en conduisant avec des facultés affaiblies fassent l'objet de sanctions pénales rapides, certaines et sévères. Le problème de la conduite avec facultés affaiblies est grave et les tribunaux doivent y voir de toute urgence. Les tribunaux doivent tenir compte du fait qu'il existe un rapport direct entre la conduite avec facultés affaiblies et les

AUTRES RECOMMANDATIONS CONNEXES

Le Comité recommande que l'on encourage les provinces à s'entendre sur l'âge légal pour boire de manière à réduire l'incitation à se rendre en voiture dans la province voisine pour boire.

Recommandation 8

Dans leurs discussions sur les lois provinciales et territoriales, les membres du Comité ont abordé la question de l'âge légal pour acheter et consommer de l'alcool. Les lois sur l'âge minimum pour acheter de l'alcool ne peuvent être efficaces que si elles sont appliquées de manière stricte et sont uniformes dans tout le pays. Ce n'est pas le cas, car l'âge minimum en l'occurrence est de 18 ans en Alberta, au Manitoba et au Québec quand il est de 19 ans partout ailleurs au Canada. Le Comité a conclu que l'uniformisation de l'âge minimum pour acheter de l'alcool dans l'ensemble des provinces et des territoires contribuerait à réduire certains comportements risqués en matière de consommation d'alcool. On pense notamment au grand nombre de jeunes qui franchissent une frontière provinciale ou territoriale pour profiter d'une réglementation moins restrictive. Le problème peut être particulièrement aigu à certains endroits où les magasins de vente d'alcool et les établissements licenciés sont concentrés pour répondre à la demande des clients d'outre-frontière.

Source : Conseil canadien de la sécurité, *Canada's Blood Alcohol Laws — an International Perspective*, mars 2006, <http://www.safety-council.org/info/traff/c/impaired/BAC-update.pdf> (mis à jour par l'auteur).

Yukon	0,08	Suspension de 90 jours ou jusqu'à la conclusion des procédures criminelles (suivant la première des deux échéances)	Le conducteur novice et l'apprenti conducteur doivent avoir une alcoolémie nulle.	<i>Motor Vehicles Act</i> , R.S.Y. 2002, ch. 153
-------	------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------

<p>Terre-Neuve-et-Labrador</p>	<p>0,05</p> <p>Suspension de 24 heures pour la première et deuxième infraction; suspension pouvant aller jusqu'à 6 mois pour les infractions subséquentes commises à l'intérieur d'une période de 24 mois.</p>	<p>Le conducteur novice doit avoir une alcoolémie nulle.</p>	<p>Le conducteur novice doit avoir une alcoolémie nulle.</p>	<p>0,05 - avec inversion du fardeau de la preuve. Suspension du permis de conduire lorsqu'un agent de la paix a des motifs raisonnables de soupçonner que les facultés d'un conducteur sont affaiblies sous l'effet de l'alcool. Le permis est rendu si le conducteur peut démontrer que son alcoolémie ne dépassait pas le plafond autorisé.</p>	<p>Territoires du Nord-Ouest</p>	<p>Motor Vehicles Act, R.S.N.W.T., ch. M-16</p>	<p>Highway Traffic Act, RSNL 1990, ch. H-3</p>
--------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------	-------------------------------------------------	------------------------------------------------

Saskatchewan	0,04 - avec inversion du fardeau de la preuve. Suspension du permis de conduire lorsqu'un agent de la paix a des motifs raisonnables de soupçonner que les facultés d'un conducteur sont affaiblies sous l'effet de l'alcool. Le permis est rendu si le conducteur peut démontrer que son alcoolémie ne dépassait pas le plafond autorisé.	Suspension de 24 heures pour une première infraction, de 15 jours (et cours obligatoire pour conduite avec facultés affaiblies) pour une deuxième infraction, et 90 jours (et évaluation obligatoire de la dépendance à l'alcool, suivie de certaines mesures thérapeutiques) pour toute infraction subséquente (la gradation des peines s'applique aux infractions commises à l'intérieur d'une période de 5 ans).	Le conducteur débutant doit avoir une alcoolémie nulle.	<i>Traffic Safety Act, S.S., 2004, ch. T-18.1</i>
--------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------	---------------------------------------------------

Ontario	0,05	Suspension de 3 jours pour une première infraction, de 7 jours pour une deuxième infraction, et de 30 jours pour toute infraction subséquente (la gradation des peines s'applique aux infractions commises à l'intérieur d'une période de 5 ans).	Le conducteur novice doit avoir une alcoolémie nulle.	Code de la route, L.R.O. 1990, ch. H-8
Québec	0,08	Suspension de 90 jours	L'apprenti conducteur doit avoir une alcoolémie nulle.	Code de la sécurité routière, L.R.Q., ch. C-24.2

Colombie-Britannique	0,05 avec inversion du fardeau de la preuve. Suspension du permis de conduire lorsqu'un agent de la paix a des motifs raisonnables de soupçonner que les facultés d'un conducteur sont affaiblies sous l'effet de l'alcool. Le permis est rendu si le conducteur peut démontrer que son alcoolémie ne dépassait pas le plafond autorisé.	Suspension de 24 heures	Le conducteur qui a un permis conditionnel doit avoir une alcoolémie nulle.	<i>Motor Vehicle Act, RSBC, 1996, ch. 318</i>
Ile-du-Prince-Edouard	0,05	Suspension de 24 heures pour la première infraction, de 30 jours pour la seconde et de 90 jours pour toute infraction subséquente (la gradation des peines s'applique aux infractions commises à l'intérieur d'une période de 24 mois).	Le conducteur débutant et le conducteur de moins de 19 ans doivent avoir une alcoolémie nulle.	<i>Highway Traffic Act, R.S.P.E.I. 1988, ch. H-5</i>

Pour leur part, les provinces et les territoires appliquent leurs propres normes en matière d'alcoolémie, lesquelles sont assorties de sanctions administratives sous la forme d'une suspension du permis de conduire. Le tableau suivant donne un aperçu des sanctions administratives et des plafonds d'alcoolémie en vigueur dans les provinces et les territoires³⁶.

Province	Plafond d'alcoolémie (généralités)	0,08 avec inversion du fardeau de la preuve. Suspension du permis de conduire lorsqu'un agent de la paix a des motifs raisonnables de soupçonner que les facultés d'un conducteur sont affaiblies sous l'effet de l'alcool. Le permis est rendu si le conducteur peut démontrer que son alcoolémie ne dépassait pas le plafond autorisé.	Alberta
Sanction	Plafond d'alcoolémie (cas particuliers)	Suspension de 24 heures	Le conducteur novice doit avoir une alcoolémie nulle.
Loi habilitante			<i>Traffic Safety Act</i> , R.S.A., 2000, ch. T-6

36 Il importe de noter que le tableau porte sur les sanctions administratives associées aux plafonds d'alcoolémie établis par les provinces et les territoires. Certaines provinces imposent par ailleurs des sanctions particulières lorsque l'alcoolémie est de 0,08. Certaines lois permettent aussi la saisie du véhicule dans certains cas.

Les informations présentées au Comité attestent les avantages de l'antidémarrage avec éthylomètre. Les recherches montrent que cet appareil, installé aux frais du délinquant, peut réduire le taux de récidive de 50 à 90 p. 100³⁵. Cette sanction est plus facile à faire observer que les sanctions classiques comme la suspension du permis, et permet par ailleurs au délinquant de conserver son emploi et de continuer de s'acquitter de ses responsabilités familiales. L'antidémarrage est un rappel constant du problème à corriger par son coût et la gêne qu'il cause. Un recours accru à ce type d'appareil permettrait de mieux protéger la population et aurait un effet dissuasif sur les conducteurs.

Le problème, c'est qu'il n'y a pas de norme nationale relativement aux antidémarrage avec éthylomètre. Le Comité des analyses d'alcool de la Société canadienne des sciences judiciaires est chargé d'approuver les appareils de détection et les alcootests, mais pas les antidémarrage, car ces programmes relèvent de la compétence des provinces et des territoires. Pour assurer une plus grande uniformité au niveau national et améliorer la fiabilité de ces appareils, il serait utile que le Comité des analyses d'alcool soit chargé d'agréer des appareils précis en fonction d'une norme établie, comme c'est le cas pour les appareils de détection et les alcootests approuvés.

Recommandation 6

Le Comité recommande que l'on encourage le recours aux antidémarrage avec éthylomètre.

Recommandation 7

Le Comité recommande que l'on autorise le Comité des analyses d'alcool de la Société canadienne des sciences judiciaires à approuver des antidémarrage avec éthylomètre aux fins des programmes provinciaux et territoriaux.

MESURES PRISES PAR LES PROVINCES ET LES TERRITOIRES

Comme on l'a dit précédemment, la conduite avec facultés affaiblies relève à la fois des autorités fédérales et des autorités provinciales et territoriales, et appelle des sanctions au criminel dans le premier cas et des sanctions administratives dans le second. Aux termes de l'article 253 du *Code criminel*, comme une infraction quiconque prend le volant avec une alcoolémie de plus de 80 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang. Outre toute autre peine, l'article 259 du Code impose une interdiction de conduite d'au moins un an sauf quand la province ou le territoire administre un programme d'utilisation d'antidémarrage avec éthylomètre, auquel cas le délinquant peut s'y inscrire si le tribunal l'y autorise et conduire un véhicule équipé d'un tel appareil.

On peut aussi faire valoir que les conducteurs canadiens sont déjà l'objet, aux termes des codes de la route provinciaux, d'interceptions et de fouilles aléatoires. Ce type d'interception aléatoire a déjà été examiné et avalisé par la Cour suprême du Canada.³³ Comme ces fouilles visent à vérifier si un véhicule est en bon état de marche, le Comité estime que ce n'est pas aller beaucoup plus loin que de permettre à la police de déterminer aussi si le conducteur est en état de conduire.

Recommandation 5

Le Comité recommande que soient institués des contrôles routiers aléatoires de l'alcoolémie par alcootest.

PROGRÈS TECHNOLOGIQUES

Antidémarrageurs avec éthylomètre

Les progrès de la technologie peuvent contribuer à réduire l'incidence de la conduite en état d'ébriété notamment grâce à l'antidémarrageur avec éthylomètre. Quand cet appareil est installé sur un véhicule, le conducteur doit souffler dans un éthylomètre avant de démarrer la voiture. Si l'éthylomètre affiche une concentration d'alcool supérieure à un plafond prédéterminé, le démarrage est automatiquement verrouillé. Les données disponibles montrent que l'installation de ce type d'appareil sur la voiture d'un délinquant réduit sensiblement la conduite avec facultés affaiblies et le récidivisme.³⁴

Un tribunal peut autoriser un délinquant à conduire un véhicule équipé d'un antidémarrageur avec éthylomètre durant la période d'interdiction de conduite d'un an pour la première condamnation, de deux ans pour la seconde et de trois ans pour chaque condamnation subséquente. Le tribunal peut cependant autoriser le délinquant à conduire un véhicule équipé d'un antidémarrageur avec éthylomètre durant la période d'interdiction de conduite, mais seulement après trois (première condamnation), six (seconde condamnation) ou 12 mois (troisième condamnation et toutes les autres) d'interdiction absolue de conduire (paragraphe 259(1.2)). Autrement dit, l'installation d'un antidémarrageur avec éthylomètre réduit la durée de la période d'interdiction de conduite, mais ne l'élimine pas complètement.

33 R. c. Ladouceur, [1990] 1 R.C.S. 1257.

34 Centre de toxicomanie et de santé mentale, *Reducing Alcohol-Related Deaths on Canada's Roads*, présentation au Comité permanent de la justice et des droits de la personne, 12 février 2008.

préoccupations urgentes et réelles dans une société libre et démocratique. Deuxièmement, il faut montrer que les moyens choisis sont raisonnables et que leur justification peut se démontrer. Ce second élément est un critère de proportionnalité où il importe de démontrer trois choses :

- Les mesures doivent être soigneusement conçues pour atteindre l'objectif en question. Elles ne doivent être ni arbitraires ni injustes, ni reposer sur des considérations irrationnelles. Bref, elles doivent avoir un lien rationnel avec l'objectif.
- Le moyen choisi, même s'il est lié de manière rationnelle à l'objectif, doit être de nature à porter le moins possible atteinte aux droits ou aux libertés en question.
- Il doit y avoir proportionnalité entre l'effet des mesures restrictives et l'objectif considéré comme d'une importance suffisante. Plus les effets préjudiciables d'une mesure sont graves, plus l'objectif doit être important pour que la mesure en question soit considérée comme raisonnable et justifiée dans une société libre et démocratique.

Le Comité sait bien que rien n'est garanti dans les contestations judiciaires en vertu de la Charte. Ces questions reposent souvent sur un difficile et complexe équilibre entre des droits et des intérêts. Dans le cas de l'administration aléatoire de l'alcootest, le Comité est persuadé que la première partie de la condition énoncée à l'article 1 peut être satisfaite par l'abondance des données montrant que la conduite en état d'ébriété est un important problème sanitaire, social et économique et que, comme on l'a dit précédemment, la réduction des torts causés par la conduite avec facultés affaiblies a atteint un plateau. La Cour suprême du Canada a admis le rôle du droit pénal dans le respect de cette condition de l'article 1 en disant : « Il va de soi que réduire le carnage attribuable à l'alcool au volant demeure pour le gouvernement un objectif impérieux et valable³². »

En ce qui concerne le second volet des conditions requises, le bilan du contrôle aléatoire de l'alcootest par alcootest dans d'autres pays montre qu'il existe un lien rationnel entre une loi visant à instituer un tel programme et l'objectif consistant à réduire les collisions causées par l'alcool. L'empiriquement sur les droits est minimale puisque l'interception et l'alcootest prennent peu de temps et le test est non invasif (contrairement au prélèvement d'un échantillon de sang, par exemple). Enfin, pour ce qui est de la proportionnalité entre l'objectif visé et les restrictions, l'objectif visé, à savoir de réduire les nombreux torts que causent les conducteurs en état d'ébriété, est important et l'effort demandé aux conducteurs pour aider à le résoudre est minimale.

27 qui disent avoir pris le volant alors qu'elles pensaient avoir une alcoolémie dangereuse. On a constaté en outre que la diffusion d'informations sur le programme de contrôle aléatoire de l'alcoolémie dans les médias a contribué à renforcer l'effet dissuasif du programme²⁸.

Le contrôle aléatoire de l'alcoolémie par alcootest présente par ailleurs l'avantage d'accroître la présence policière, ce qui est normalement associé à une baisse correspondante des autres comportements criminels. En effet, comme ceux qui s'adonnent à des activités criminelles emploient souvent un véhicule, ils préfèrent éviter d'attirer l'attention de la police²⁹.

En plus des arguments qui ont été présentés au Comité à l'appui du contrôle aléatoire de l'alcoolémie, il semble que ce type d'intervention pour réprimer la conduite avec facultés affaiblies ait l'appui de la majorité de la population. Dans un sondage commandité par Transports Canada et MADP Canada, 66 p. 100 des Canadiens étaient d'avis que la police devrait être autorisée à faire passer un alcootest aux conducteurs de manière aléatoire pour lutter contre la conduite en état d'ébriété³⁰.

Le contrôle aléatoire de l'alcoolémie par alcootest appelle cependant une réserve : il risque d'être contesté aux termes des articles 8 et 9 de la *Charte canadienne des droits et libertés*. En effet, le premier stipule que chacun a droit à la protection contre les fouilles, les perquisitions ou les saisies abusives et le second que chacun a droit à la protection contre la détention ou l'emprisonnement arbitraires. Or, comme son nom l'indique, le contrôle aléatoire de l'alcoolémie par alcootest ne repose pas sur des motifs raisonnables de croire que le conducteur a consommé de l'alcool, mais est fait purement au hasard. À première vue, cela pourrait paraître constituer une saisie « abusive » et une détention « arbitraire » contraires à la Charte.

Ainsi, il pourrait être nécessaire, pour justifier l'administration aléatoire de l'alcootest, d'invoquer l'article premier de la Charte, lequel garantit que les droits énoncés dans la Charte ne peuvent être restreints que par une règle de droit, dans des limites qui soient raisonnables et dont la justification puisse se démontrer dans le cadre d'une société libre et démocratique. L'affaire *R. c. Oakes*³¹ fixe les critères à appliquer à une analyse fondée sur l'article 1. Premièrement, il faut que l'objectif de la loi en question se rapporte à des

27 MADP Canada, *Réforme de la loi fédérale sur la conduite avec facultés affaiblies : prochaines étapes*, mémoire au Comité permanent de la justice et des droits de la personne de la Chambre des communes, 2 mars 2009.

28 Bureau d'assurance du Canada, *Mémoire au Comité permanent de la justice et des droits de la personne de la Chambre des communes*, 27 février 2009.

29 *Mémoire du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé au Comité permanent de la justice et des droits de la personne*, février 2008.

30 *Enquête sur la conduite avec facultés affaiblies menée pour Transports Canada/MADP Canada par Ekos Research Associates Inc.*, décembre 2007, <http://www.tc.gc.ca/secure/routiere/tp/tp14760/pdf/tp14760f.pdf>.

[1986] 1 R.C.S. 103.

Le contrôle aléatoire de l'alcoolémie permettrait à un agent de police de faire passer un alcooltest à un conducteur n'importe quand, même en l'absence de motifs raisonnables, reconnaissant le principe que le fait de conduire sur les routes du Canada est un privilège et non un droit. Le contrôle aléatoire de l'alcoolémie aurait donc un important effet dissuasif sur les personnes qui pourraient autrement choisir de prendre le risque de conduire avec des facultés affaiblies.

Les personnes que le Comité a entendues ont avancé un certain nombre d'arguments à l'appui du contrôle aléatoire de l'alcoolémie. Elles ont fait valoir notamment que, d'après des recherches, si les conditions constituant un motif raisonnable de soupçonner la présence d'alcool ne sont pas très exigeantes, des recherches montrent que beaucoup de conducteurs aux facultés affaiblies réussissent néanmoins à éviter l'alcooltest quand ils sont interceptés par l'agent de policier parce que l'agent ne détecte ni odeur révélatrice ni symptôme d'ébriété. Ces conducteurs qui ne présentent pas de signes extérieurs d'ébriété auraient ainsi plus de chances d'être épinglés avec un contrôle aléatoire de l'alcoolémie. Autrement dit, avec les méthodes actuelles d'exécution de la loi, les policiers n'appréhendent qu'une faible partie des personnes qui conduisent avec des facultés affaiblies, en dépit des barrières destinées à les détecter. Les lois du Canada sur la conduite avec facultés affaiblies n'ont pas un grand effet dissuasif dans ce contexte.

Deuxièmement, il importe de se rappeler qu'une très faible partie des conducteurs en état d'ébriété (estimés être entre 1 sur 500 et 1 sur 2000) sont appréhendés²⁵. Le contrôle aléatoire de l'alcoolémie par alcooltest augmente les chances qu'un conducteur en état d'ébriété soit stoppé par la police, et donc qu'il soit appréhendé. Avec le contrôle aléatoire de l'alcoolémie, comme tous les conducteurs stoppés doivent fournir un échantillon d'haleine, le risque de détection perçu est bien plus grand que dans la situation actuelle où le policier doit d'abord soupçonner la présence d'alcool. Si une plus grande proportion des conducteurs en état d'ébriété sont appréhendés, plus de gens seront dissuadés de conduire quand ils ont trop bu, car l'effet dissuasif dépend de la perception de la probabilité d'être appréhendé, et moins il y aura de conducteurs en état d'ébriété sur nos routes; moins de gens seront blessés ou tués.

L'expérience des autres pays aussi milite en faveur du contrôle aléatoire de l'alcoolémie par alcooltest. Il est par exemple entré en vigueur en Irlande en juillet 2006 et la Road Safety Authority lui attribue une réduction de 23 p. 100 du nombre de décès sur les routes du pays²⁶. Certains des États australiens l'ont aussi adopté, et diverses analyses des programmes en attestent la valeur. Une étude réalisée dans l'État de Nouvelle-Galles du Sud a montré que, en quatre ans, le contrôle aléatoire de l'alcoolémie avait fait baisser de 36 p. 100 le nombre de conducteurs tués présentant une alcoolémie supérieure à la limite légale (0,05). Elle a montré aussi une importante réduction du nombre de personnes

25

Louise Nadeau, *Mémoire au Comité permanent de la justice et des droits de la personne*, 7 février 2008.

26

Ministère de la Justice, *Questions relatives à la conduite avec facultés affaiblies*, mémoire présenté au Comité permanent de la justice et des droits de la personne de la Chambre des communes, février 2008.

avoir une alcoolémie inférieure en raison de propriétés physiologiques. Toutefois, le Comité n'est pas en faveur d'une nouvelle infraction, et ce, pour deux raisons. La première est que les dispositions du *Code criminel* sur la conduite avec facultés affaiblies sont déjà complexes et n'ont pas besoin du poids supplémentaire d'une nouvelle infraction. La deuxième est que, grâce à la nouvelle génération d'alcootests comme l'Intoxilyzer, on pourra probablement mettre fin aux débats techniques sur l'exactitude de la quantité d'alcool dans le sang que permet de mesurer l'échantillon d'halaine.

Recommandation 1

Le Comité recommande que soit maintenue la limite d'alcoolémie de 80 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang prévue dans le *Code criminel*.

Recommandation 2

Le Comité recommande qu'on encourage les provinces et les territoires à accroître leurs efforts pour intervenir lorsque l'alcoolémie est inférieure à la limite prévue dans le *Code criminel*.

Recommandation 3

Le Comité recommande que l'on prévoie des sanctions plus sévères pour les récidivistes.

Recommandation 4

Le Comité recommande que l'on prévoie des sanctions plus sévères pour les conducteurs dont l'alcoolémie dépasse 160 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang.

CONTRÔLE ALÉATOIRE DE L'ALCOOLÉMIE PAR ALCOOTEST

Au Canada, les lois provinciales et territoriales permettent aux policiers d'intercepter un véhicule pour contrôler l'état du véhicule, le permis de conduire du conducteur et la compétence du conducteur, notamment son degré de sobriété. Par contre, un policier ne peut pas administrer un alcootest au conducteur à moins d'avoir des motifs raisonnables de soupçonner qu'il a consommé de l'alcool. Cette restriction n'est pas toujours mise en pratique, car il n'existe pas de moyen fiable de détecter la consommation d'alcool par la seule observation. Il n'est pas toujours facile de détecter l'alcool, surtout lors d'un bref échange en bord de route. Chaque fois qu'un conducteur en état d'ébriété est intercepté à un barrage routier mais s'en tire sans que son état ait été détecté, on risque de renforcer le comportement même qu'on cherche à interdire et d'accroître la probabilité de récidive.

préoccupations de son prédécesseur à l'égard de l'abaissement de la limite d'alcoolémie dans le *Code criminel*. Il estime qu'il faut plutôt accroître chez les conducteurs la perception qu'ils risquent de se faire appréhender et améliorer l'efficacité et l'efficience du système dans le traitement des cas de conduite avec facultés affaiblies.

Les suspensions de courte durée ne constituent pas nécessairement une sanction sévère, mais elles sont infligées rapidement et à coup sûr au moment de l'infraction, facteurs jugés essentiels à une dissuasion efficace. Elles permettent aussi de supprimer le danger potentiel que représente la présence d'un conducteur en état d'ébriété sur la route. Les sanctions criminelles sont généralement plus sévères, mais leur effet est souvent atténué par le temps qui s'est écoulé depuis l'infraction.

Il semblerait que la solution la plus rentable pour dissuader les gens de conduire s'ils ont les facultés le moins adéquates consiste à demander aux provinces de s'entendre pour appliquer vigoureusement les programmes de suspension instantanée du permis de conduire, ce qui permettrait aux tribunaux de se concentrer sur les cas d'ébriété les plus graves.

L'article 255.1 du *Code criminel* porte que, dans le cas d'une infraction commise avec un véhicule à moteur, si le contrevenant avait une alcoolémie de plus de 0,16 au moment où l'infraction a été commise, cela constitue une circonstance aggravante dont il est tenu compte dans la détermination de la peine. En effet, un tel niveau d'ébriété au volant (plus du double de la limite légale) suppose généralement de graves problèmes. Même si un conducteur présentant une telle alcoolémie n'en est qu'à sa première arrestation, il y a de fortes chances qu'il soit souvent en état d'ébriété au volant. Il n'a simplement encore jamais été épinglé²³.

Le Comité estime possible de cibler davantage les conducteurs à forte alcoolémie en établissant des peines spécifiques à leur intention. L'établissement de sanctions progressives viserait à prévenir les récidives. En effet, les contrevenants qui présentent des risques élevés causent plus d'accidents mortels et sont plus susceptibles de récidiver²⁴.

On a aussi suggéré au Comité d'intégrer une troisième infraction au *Code criminel*, à savoir une concentration d'alcool dans l'haleine (et non le sang) qui dépasse 80 mg d'alcool par 210 litres d'haleine. Cette concentration équivaut exactement à 80 mg d'alcool dans 100 ml de sang. C'est ce que calculent les alcootests, dont le résultat est converti en taux d'alcool dans le sang. La mesure proposée éliminerait un bon nombre des arguments de la défense centrés sur la variabilité du coefficient haleine-sang, c'est-à-dire que même si l'appareil affiche un taux d'alcool dans le sang supérieur à 0,08, la personne pourrait

23 Table québécoise de la sécurité routière, *Pour améliorer le bilan routier: Premier rapport de recommandations*, juin 2007.

24 Association canadienne des automobilistes, *Enoncé de politique 2007-2008*, recommandation 6.3.6.

ce qui exigerait des ressources considérables. Celles-ci submergeraient le système de justice et nuiraient sérieusement à la capacité de la Couronne et des tribunaux de bien gérer les dossiers. Cela amoindrirait les effets dissuasifs ponctuels et généraux de la législation sur la conduite avec facultés affaiblies en allongeant encore plus le temps de règlement des causes de conduite avec une alcoolémie élevée et en réduisant la certitude de l'imposition de sanctions. Il importe aussi de se demander ce qui arriverait aux programmes provinciaux.

Il y a lieu de craindre aussi que la multiplication des cas allonge les temps de résolution des affaires en raison du manque de ressources à affecter à chacun. Outre que cela nuirait à la rapidité du système de justice pénale, rien ne garantit que le résultat final soit satisfaisant. En effet, sous la pression d'un afflux de cas, les procureurs de la Couronne pourraient être forcés d'accepter des transactions pénales inappropriées et de négocier des cas qui devraient aller en procès ou risqueraient de perdre des procès faute d'avoir eu le temps et les ressources voulues pour bien les préparer. Cela aide à comprendre pourquoi moins de la moitié (40 p. 100) des procureurs de la Couronne sont en faveur de l'abaissement de l'alcoolémie admise²¹.

Sur la base des informations qui lui ont été présentées, le Comité pense qu'il y a plus d'inconvénients que d'avantages, pour la sécurité routière, à abaisser le taux d'alcoolémie autorisé au pénal. En effet, en abaissant la limite au point où elle devient impossible à faire respecter, on risque de nuire à l'effet dissuasif spécifique et général des lois sur la conduite avec facultés affaiblies et de porter atteinte au respect de la population envers ces lois. Il importe aussi de se rappeler que toutes les provinces sauf le Québec imposent déjà des sanctions aux conducteurs dont l'alcoolémie se situe entre 0,05 et 0,08 qui permettent de suspendre leur permis sur le champ, alors qu'il faut de deux à trois heures pour traiter une arrestation pour conduite avec facultés affaiblies en vertu du *Code criminel* et plusieurs mois avant que des sanctions au pénal ne soient imposées.

Le Comité a déjà envisagé l'abaissement de la limite d'alcoolémie prévue dans le *Code criminel* dans un rapport qu'il a publié en 1999 intitulé *Vers l'élimination de la conduite avec facultés affaiblies*²². À l'époque, il avait rejeté l'idée de ramener la limite d'alcoolémie à 0,05 dans le *Code criminel*. Le Comité avait conclu qu'une limite d'alcoolémie de 0,05 risquerait d'entraîner la désaffectation du public, car les données scientifiques montrent que tout le monde n'a pas les facultés affaiblies à ce niveau là. En outre, le Comité avait déterminé qu'une telle limite serait difficile à faire appliquer parce que les conducteurs dont l'alcoolémie est inférieure à 80 mg/100 ml de sang ne présentent pas de signes extérieurs d'intoxication. Il avait aussi fait valoir que ce sont les provinces et les territoires qui auraient à assumer un fardeau additionnel en matière d'application de la loi et les conséquences pratiques d'un tel changement de politique. Le Comité partage les

21 *Ibid.*

22 Comité permanent de la justice et des droits de la personne de la Chambre des communes. *Vers l'élimination de la conduite avec facultés affaiblies*, Ottawa, mai 1999.

Les conducteurs qui présentent une alcoolémie élevée représentent environ un pour cent des voitures sur la route la nuit et la fin de semaine, mais ils comptent pour près de la moitié de tous les conducteurs tués durant ces périodes¹⁷. Il semblerait donc avisé de concentrer les ressources limitées dont on dispose sur les conducteurs qui sont déjà au-dessus de la limite de 0,08. Les pires contrevenants ont une alcoolémie deux ou trois fois supérieure à la limite actuelle, et il serait naïf de s'imaginer qu'ils respecteraient une limite encore plus basse. Les conducteurs à très forte alcoolémie constituent le plus grand danger sur les routes et demeurent prioritaires¹⁸.

Abstraction faite des données scientifiques, l'abaissement de la limite de l'alcoolémie permise aux termes du *Code criminel* serait difficile à appliquer concrètement pour plusieurs raisons. La diminution de la limite prévue dans le *Code criminel* aurait notamment pour effet d'accroître considérablement le nombre de poursuites criminelles, ce qui viendrait congestionner les services policiers et un système judiciaire déjà surchargé. En effet, le système de justice a déjà du mal à traiter en temps voulu le volume actuel des cas de conduite en état d'ébriété relevant du système de justice pénale.

La charge des avocats de la Couronne est déjà passablement élevée et les cas de conduite avec facultés affaiblies sont longs à préparer et à plaider en raison de la complexité des questions en jeu. Dans plus de 40 p. 100 des cas, les inculpés plaident non coupable et l'affaire va en procès. Les transactions pénales sont moins courantes dans ces cas que dans les autres domaines du droit pénal, pour plusieurs raisons. D'abord, le taux de condamnation en procès est assez faible (52 p. 100 environ à l'échelle nationale contre un taux global de condamnation de plus de 90 p. 100 il y a deux décennies)¹⁹. Ensuite, les conséquences d'une condamnation sont graves : casier judiciaire, longues et obligatoires interdictions de conduire, etc. Enfin, l'assurance automobile, généralement obligatoire, peut devenir très coûteuse avec une condamnation au pénal. Le nombre élevé de poursuites qui aboutissent à un procès montre que les lois en matière de conduite avec facultés affaiblies ont perdu de leur effet dissuasif du fait que les inculpés peuvent continuer de conduire pendant longtemps après qu'ils ont été accusés et avant qu'ils soient condamnés. Autrement dit, une accusation au pénal ne signifie pas nécessairement une sanction certaine et rapide.

Selon des estimations, l'abaissement de la limite d'alcoolémie ajouterait entre 75 000 et 100 000 causes au volume actuel de plus de 50 000 causes pénales par an²⁰. Ainsi, le nombre de causes pénales de conduite avec facultés affaiblies pourrait doubler,

17 Présentation du Conseil canadien de la sécurité au Comité permanent de la justice et des droits de la personne : Examen approfondi des questions concernant la conduite avec facultés affaiblies, 12 février 2008.

18 Louise Nadeau, Mémoire au Comité permanent de la justice et des droits de la personne, 7 février 2008.

19 Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, *Recommendations for Improving Federal Impaired Driving Laws*, mémoire du Comité permanent de la justice et des droits de la personne de la Chambre des communes, mars 2009.

20 *Ibid.*

14	Lettre de l'Association médicale canadienne, 4 mars 2009.
15	Centre de toxicomanie et de santé mentale, <i>Reducing Alcohol-related Deaths on Canada's Roads</i> , présentation au Comité permanent de la justice et des droits de la personne, 12 février 2008.
16	Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, <i>Alcohol-Crash Problem in Canada</i> , 2006, janvier 2009.

Le Comité ne nie pas que les facultés puissent être affaiblies à une alcoolémie inférieure à 0,08. Cependant, selon les résultats d'une étude de la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés, le gros du problème tient aux conducteurs qui présentent une alcoolémie supérieure à la limite actuelle de 0,08 prévue dans le *Code criminel*. En effet, parmi les conducteurs visés par l'étude au Canada, 62,9 p. 100 n'avaient pas consommé d'alcool — mais 37,1 p. 100 avaient bu, 4,3 p. 100 présentaient une alcoolémie inférieure à 0,05, 2,6 p. 100 une alcoolémie variant entre 0,05 et 0,08, 9,4 p. 100 une alcoolémie variant entre 0,081 et 0,160 et 20,8 p. 100 une alcoolémie supérieure à 0,160. Autrement dit, 81,5 p. 100 des conducteurs en état d'ébriété mortellement blessés avaient une alcoolémie supérieure à la limite actuelle de 0,08¹⁶. Les conducteurs qui présentent une alcoolémie élevée (supérieure à 160 mg d'alcool/100 ml de sang) sont surreprésentés parmi les conducteurs ayant bu qui sont mortellement blessés.

Le Comité est très désireux de voir diminuer les décès et les blessures dus à la conduite avec facultés affaiblies, mais il s'interroge sur l'absence de consensus chez les experts quant à savoir si l'abaissement de la limite d'alcoolémie prévue dans le *Code criminel* rendrait les routes plus sécuritaires. Il n'ignore pas non plus que les ressources disponibles pour faire appliquer la loi dans ce domaine sont restreintes. Par ailleurs, comme on le verra plus loin, il y a lieu de prendre en considération les effets négatifs possibles d'une diminution de la limite prévue dans le *Code criminel*.

Il a été proposé de ramener de 0,08 à 0,05 l'alcoolémie au volant présentant un caractère criminel¹⁴. On a fait valoir au Comité que lorsque l'alcoolémie dépasse 0,05, la faculté d'avoir une conduite sûre est compromise et le risque de collision augmente¹⁵. L'abaissement de l'alcoolémie autorisée pourrait non seulement réduire le nombre d'accidents et de décès causés par l'alcool sur les routes, mais aussi modifier l'attitude du public à l'égard de la conduite avec facultés affaiblies et rendre les conducteurs plus conscients de leur consommation d'alcool. Cependant, avant d'envisager une telle modification du *Code criminel*, nous devons nous assurer d'exploiter de façon optimale les cadres administratifs des provinces et des territoires (où le taux d'alcoolémie maximal autorisé est en général de 0,05).

d'obtenir un acte criminel. En outre, toutes les provinces canadiennes (sauf le Québec) appliquent des sanctions administratives qui prévoient une suspension immédiate du permis de conduire pour une alcoolémie supérieure à un certain niveau (généralement 0,05) mais inférieure au niveau de 0,08 prévu dans le *Code criminel*.

ALCOOLÉMIE

- Conseil canadien de la sécurité
- Centre de toxicomanie et de santé mentale
- Association canadienne des automobilistes (CAA)
- Thomas Brown, chercheur, Programme de recherche en toxicomanie, Institut Douglas, Université McGill
- Centre canadien de lutte contre l'alcoolisme et les toxicomanies
- Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé
- Société canadienne des sciences judiciaires
- Frank Hoskins, avocat de la Couronne
- Ministère de la Justice, Section de la politique en matière de droit pénal
- Conseil canadien des avocats de la défense
- Association des distillateurs canadiens
- Bureau d'assurance du Canada
- Criminal Lawyers' Association
- Alcohol Countermeasure Systems Corp.
- Centre des sciences judiciaires, Section de la toxicologie

Une modification apportée au *Code criminel* en 1969 criminalise le fait de conduire avec une alcoolémie supérieure à 80 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang (0,08). Cette modification autorise par ailleurs la police à exiger un échantillon d'haleine des conducteurs soupçonnés de conduire avec facultés affaiblies et fait du refus

des coûts sociaux. Suivant le modèle fondé sur la volonté de payer, le coût moyen s'élève à environ 11,2 milliards de dollars par an en tenant compte de l'argent dépensé et d'un large éventail de coûts sociaux¹³.

TRAVAUX DU COMITÉ

Le Comité permanent de la justice et des droits de la personne de la Chambre des communes a adopté la motion suivante le 9 février 2009 :

Que le Comité permanent de la justice et des droits de la personne procède à un examen complet de la question de la conduite avec facultés affaiblies, en s'attardant entre autres :

- à l'avantage de baisser la limite de l'alcoolémie permise;
- aux mesures novatrices appliquées dans d'autres pays, comme des épreuves de dépistage aléatoires;
- aux conséquences des avancées technologiques sur l'application des lois;
- aux sanctions prévues dans le *Code criminel* pour la conduite avec facultés affaiblies et à la façon dont elles sont interrelées avec les mesures d'immatriculation des provinces.

Cette motion a réitéré une motion qui a été adoptée pour la première fois le 27 novembre 2007 pendant la 39^e législature. La dissolution du Parlement a empêché la présentation d'un rapport jusqu'à maintenant.

Pendant son étude, le Comité a entendu des témoignages aux dates suivantes : 7 février 2008, 12 février 2008, 28 février 2008, 23 février 2009, 25 février 2009 et 2 mars 2009. Voici qui étaient les témoins :

- Association canadienne des policiers
- Louise Nadeau, professeure titulaire, Groupe de recherche sur les aspects sociaux de la santé et de la prévention (GRASP)
- Fondation de recherches sur les blessures de la route
- Les mères contre l'alcool au volant (MADD)

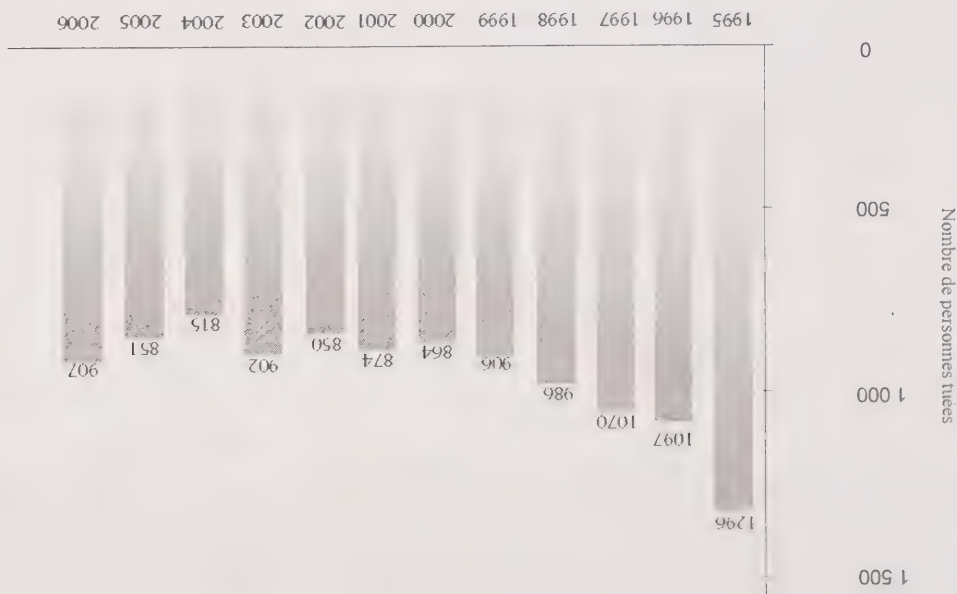
Sur la base des dépenses réelles, le coût annuel moyen des accidents mettant en cause la conduite avec facultés affaiblies au Canada de 1999 à 2006 s'est établi à 1,9 milliard de dollars. Ce montant repose sur les sommes dépensées, sans tenir compte

- Combien cela va-t-il me coûter (estimation des dépenses réelles)?
- Combien cela va-t-il me coûter en pertes de biens, de possibilités et de productivité? (gains reportés)
- Combien serais-je prêt à payer pour que cela ne ce soit jamais arrivé? (volonté de payer)

Pour calculer le coût financier de la conduite avec facultés affaiblies, on peut poser trois types de questions :

Une autre indication que les progrès ont cessé dans la lutte contre la conduite avec facultés affaiblies nous est donnée par les résultats du sondage réalisé auprès des Canadiens en 2008 : 18,1 p. 100 des répondants ont admis avoir conduit dans les 30 derniers jours après avoir consommé de l'alcool, ce qui représente une augmentation par rapport au pourcentage de 2003 (15,8 p. 100)¹².

Fondation de recherches sur les blessures de la route, Sondage sur la sécurité routière 2008 : La conduite en état d'ivresse au Canada, http://www.tirf.ca/publications/PDF_publications/rsm_2008_dd_reg_fr.pdf.



Façon de procéder	Acte criminel		Condamnation par procédure sommaire	
	Infraction	Minimum	Maximum	Maximum
Refus de fournir un échantillon à la suite d'un accident ayant entraîné des lésions corporelles ⁶	1 000 \$ (1 ^{re} infraction) 30 jours (2 ^e infraction) 120 jours (infraction subséquente)	10 ans		
Conduite avec facultés affaiblies ⁷ causant la mort ⁷	1 000 \$ (1 ^{re} infraction) 30 jours (2 ^e infraction) 120 jours (infraction subséquente)	Perpétuité		
Conduite avec alcoolémie supérieure à 0,08 ⁸ causant la mort ⁸	1 000 \$ (1 ^{re} infraction) 30 jours (2 ^e infraction) 120 jours (infraction subséquente)	Perpétuité		

6 Par. 255(2.2).
7 Par. 255(3).
8 Par. 255(3.1).

Façon de procéder	Acte criminel		Condamnation par procédure sommaire	
	Infraction	Minimum	Maximum	Minimum
Refus de fournir un échantillon ³	1 000 \$ (1 ^{re} infraction) 30 jours (2 ^e infraction) 120 jours (infraction subséquente)	5 ans	1 000 \$ (1 ^{re} infraction) 30 jours (2 ^e infraction) 120 jours (infraction subséquente)	18 mois
Conduite avec facultés affaiblies par l'effet de l'alcool ou d'une drogue ayant entraîné des lésions corporelles ⁴	1 000 \$ (1 ^{re} infraction) 30 jours (2 ^e infraction) 120 jours (infraction subséquente)	10 ans		
Conduite avec alcoolémie supérieure à 0,08 ayant entraîné des lésions corporelles ⁵	1 000 \$ (1 ^{re} infraction) 30 jours (2 ^e infraction) 120 jours (infraction subséquente)	10 ans		

- 3 Par. 254(5).
4 Par. 255(2).
5 Par. 255(2.1).

- 0,00 pour les jeunes et les apprentis conducteurs;

- 0,05 : des sanctions administratives s'appliquent, p. ex. la suspension du permis (0,04 en Saskatchewan);

- plus de 0,08 : les peines du *Code criminel* s'appliquent.

Un autre outil d'application de la loi est la saisie et la mise en fourrière des véhicules conduits par une personne sans permis ou soumise à une interdiction de conduire. En général, les lois provinciales et territoriales semblent viser une action administrative rapide et efficace comme moyen de renforcer les sanctions prévues par le *Code criminel*, dont l'application est longue et qui ne sont pas toujours imposées, même quand des accusations sont portées aux termes du Code.

De nouvelles dispositions du *Code criminel* concernant la conduite avec facultés affaiblies sont entrées en vigueur le 2 juillet 2008. Le *Code criminel* prévoit donc maintenant neuf infractions distinctes :

Façon de procéder	Acte criminel		Condamnation par procédure sommaire	
	Infraction	Minimum	Maximum	Minimum
Conduite avec facultés affaiblies par l'effet de l'alcool ou d'une drogue	Conduite avec facultés affaiblies (1 ^{re} infraction)	1 000 \$	5 ans	1 000 \$ (1 ^{re} infraction)
	30 jours (2 ^e infraction)	120 jours (infraction subséquente)		30 jours (2 ^e infraction)
Conduite avec alcoolémie supérieure à 0,08 ²	1 000 \$ (1 ^{re} infraction)	5 ans	1 000 \$ (1 ^{re} infraction)	18 mois
	30 jours (2 ^e infraction)	120 jours (infraction subséquente)		30 jours (2 ^e infraction)
				120 jours (infraction subséquente)

1 Al. 253(1)a).

2 Al. 253(1)b).

METTRE UN FREIN À L'ALCOOL AU VOLANT : UNE APPROCHE EN COMMUN

INTRODUCTION

Dans l'exercice de sa compétence en droit criminel, le Parlement a intégré au *Code criminel* des dispositions visant à interdire et à punir la conduite avec facultés affaiblies. Le *Code criminel* énonce aussi la procédure à suivre pour obtenir les éléments de preuve nécessaires à la poursuite de ces infractions. En dehors de la sphère de compétence fédérale, les provinces et les territoires se prévalent de leur pouvoir de régler les permis de conduire et la circulation routière pour suspendre les permis. Certaines provinces font mettre en fourrière les véhicules des récidivistes ainsi que des personnes qui sont soumises à une interdiction de conduire aux termes du *Code criminel* ou dont le permis a été suspendu par les autorités provinciales. Il incombe également aux provinces d'appliquer un bon nombre des dispositions du *Code criminel* compte tenu de leur compétence en matière d'administration de la justice et de poursuivre les contrevenants.

Le *Code criminel* interdit la conduite d'un véhicule avec des capacités affaiblies par l'alcool ou la drogue. Il interdit également de conduire avec une alcoolémie supérieure à 80 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang. Il existe des peines minimales obligatoires pour les personnes reconnues coupables de ces infractions et des peines progressives pour les récidivistes. En outre, la conduite avec facultés affaiblies qui cause des lésions corporelles ou la mort entraîne une peine encore plus sévère. Le *Code criminel* autorise la police à exiger un échantillon d'haleine ou de sang si elle a des motifs raisonnables de croire qu'un conducteur a des facultés affaiblies. L'omission ou le refus de fournir un échantillon est une infraction punissable de la même peine qu'une alcoolémie supérieure à la limite permise.

Les provinces et les territoires prévoient des mesures de contrôle ou des sanctions administratives qui entraînent une action immédiate contre un conducteur soupçonné de conduite avec facultés affaiblies; par exemple, la suspension automatique du permis, qui prend effet par suite de l'omission ou du refus de fournir un échantillon d'haleine. La suspension peut être appliquée sans qu'il y ait eu condamnation pour infraction au *Code criminel*. Tous les gouvernements, sauf celui du Québec, ont aussi prévu des suspensions préventives temporaires pour les conducteurs dont l'alcoolémie est élevée, mais tout de même inférieure à la limite permise dans le *Code criminel*. Tous ont établi une limite zéro pour l'alcoolémie chez les jeunes et les apprentis conducteurs dans le cadre du système de permis progressifs.

Le Canada dispose donc d'un système de sanctions à trois niveaux, selon l'alcoolémie :

TABLE DES MATIÈRES

METTRE UN FREIN À L'ALCOOL AU VOLANT : UNE APPROCHE EN COMMUN.....	1
INTRODUCTION	1
AMPLEUR DU PROBLÈME DE LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES	5
TRAVAUX DU COMITÉ.....	7
ALCOOLÉMIE.....	8
CONTRÔLE ALÉATOIRE DE L'ALCOOLÉMIE PAR ALCOOTEST	13
PROGRÈS TECHNOLOGIQUES	17
Antidémarrageurs avec éthylomètre.....	17
MESURES PRISES PAR LES PROVINCES ET LES TERRITOIRES.....	18
AUTRES RECOMMANDATIONS CONNEXES	25
ANNEXE A : LISTE DES TÉMOINS.....	27
ANNEXE B : LISTE DES MÉMOIRES	31
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	33
OPINION SUPPLÉMENTAIRE DU NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE	35

LE COMITÉ PERMANENT DE LA JUSTICE ET DES DROITS DE LA PERSONNE

a l'honneur de présenter son

DIXIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a entrepris un examen approfondi des questions relatives à la conduite avec facultés affaiblies et a convenu de présenter le rapport suivant à la Chambre :

COMITÉ PERMANENT DE LA JUSTICE ET DES DROITS DE LA PERSONNE

39^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

PRÉSIDENT

Art Hanger

VICE-PRÉSIDENTS

Réal Ménard

Brian Murphy

MEMBRES

Blaine Calkins

Rick Dykstra

L'hon. Dominic LeBlanc

Rob Moore

L'hon. Larry Bagnell

Joe Comartin

Carole Freeman

Derek Lee

Daniel Petit

GREFFIÈRE DU COMITÉ

Miriam Burke

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Service d'information et de recherche parlementaires

Robin Mackay

Dominique Valiquet

COMITÉ PERMANENT DE LA JUSTICE ET DES DROITS DE LA PERSONNE

40^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

PRÉSIDENT

Ed Fast

VICE-PRÉSIDENTS

Réal Ménard

Brian Murphy

MEMBRES

Hon. Ujjal Dosanjh

Marc Lemay

Rick Norlock

Brent Rathgeber

Joe Comartin

Hon. Dominic LeBlanc

Rob Moore

Daniel Petit

Brian Storseth

GREFFIÈRE DU COMITÉ

Miriam Burke

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Service d'information et de recherche parlementaires

Robin MacKay

Dominique Valiquet

**METTRE UN FREIN À L'ALCOOL AU VOLANT :
UNE APPROCHE EN COMMUN**

**Rapport du Comité permanent
de la justice et des droits de la personne**

Le président

Ed Fast, député

JUIN 2009

40^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

Les transcriptions des réunions publiques du Comité sont disponibles par Internet : <http://www.parl.gc.ca>
En vente : Communication Canada — Edition, Ottawa, Canada K1A 0S9



40^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

JUIN 2009

Ed Fast, député

Le président

Rapport du Comité permanent
de la justice et des droits de la personne

METTRE UN FREIN À L'ALCOOL AU VOLANT :
UNE APPROCHE EN COMMUN

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

